C. K. DODGE

ДЕЛО ЗЕЛЕНЫХ ЛИЦ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Почетный полярник инженер-гидрограф С. В. Попов рассказывает о создателях карт Арктики и становлении полярной гидрографии, обеспечивающей безопасность плавания по Северному морскому пути. Основой книги послужили архивные изыскания, свидетельства ветеранов и личные впечатления автора, много лет работавшего в Заполярье. В приложениях даны имена создателей полярных карт и наименования судов, увековеченные в географических названиях Советской Арктики. Книга рассчитана на широкий круг читателей

- Автографы на картах
  -
-
  - К ЧИТАТЕЛЮ
  - ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА
  - ПОМОРЫ — РОДОНАЧАЛЬНИКИ АРКТИЧЕСКОГО МОРЕПЛАВАНИЯ
  - ПЕТРОМ ПОДНЯТЫЕ НА КРЫЛО
  - ГИДРОГРАФИЯ СТАНОВИТСЯ НАУКОЙ
  - ИССЛЕДОВАНИЯ «ДОМАШНИХ» МОРЕЙ
  - МАЯКИ ОТКРЫВАЮТ ОСВЕЩЕНИЕ
  - ОХРАННЫЕ КРЕЙСЕРА И КЛИПЕРА-ПЕРВОПРОХОДЦЫ
  - САМАЯ ДЛИННАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ
  - УБЕКОВЦЫ
  - МОРСКИЕ ВОРОТА ЯКУТИИ
  - ПОД ГОЛУБЫМ ВЫМПЕЛОМ ГУСМП
  - ОТКРЫВАЯ СОБСТВЕННЫМИ БОРТАМИ
  - ПРИБЛИЖАЛИ, КАК МОГЛИ
  - АВТОГРАФЫ ПОВТОРЯЮТСЯ
  - СВОИМИ ГЛАЗАМИ
  - ПРИЛОЖЕНИЯ
  - Создатели карты Русской Арктики, чьи имена увековечены в ее названиях
  - Корабельные имена на карте Арктики
  - ИЛЛЮСТРАЦИИ
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6

- ○ 7
- ○ 8
- ○ 9
- ○ 10
- ○ 11
- ○ 12
- ○ 13
- ○ 14
- ○ 15
- ○ 16
- ○ 17
- ○ 18
- ○ 19
- ○ 20
- ○ 21
- ○ 22
- ○ 23
- ○ 24
- ○ 25
- ○ 26
- ○ 27
- ○ 28
- ○ 29
- ○ 30
- ○ 31
- ○ 32
- ○ 33
- ○ 34
- ○ 35
- ○ 36
- ○ 37
- ○ 38
- ○ 39
- ○ 40
- ○ 41
- ○ 42
- ○ 43
- ○ 44
- ○ 45
- ○ 46
- ○ 47
- ○ 48
- ○ 49
- ○ 50

- ○ 51
- ○ 52
- ○ 53
- ○ 54
- ○ 55
- ○ 56
- ○ 57
- ○ 58
- ○ 59
- ○ 60
- ○ 61
- ○ 62
- ○ 63
- ○ 64
- ○ 65
- ○ 66
- ○ 67
- ○ 68
- ○ 69
- ○ 70
- ○ 71
- ○ 72
- ○ 73
- ○ 74
- ○ 75
- ○ 76
- ○ 77
- ○ 78
- ○ 79
- ○ 80
- ○ 81
- ○ 82
- ○ 83
- ○ 84
- ○ 85
- ○ 86
- ○ 87
- ○ 88
- ○ 89
- ○ 90
- ○ 91
- ○ 92
- ○ 93
- ○ 94

- ○ 95
- ○ 96
- ○ 97
- ○ 98
- ○ 99
- ○ 100
- ○ 101
- ○ 102
- ○ 103
- ○ 104
- ○ 105
- ○ 106
- ○ 107
- ○ 108
- ○ 109
- ○ 110
- ○ 111
- ○ 112
- ○ 113
- ○ 114
- ○ 115
- ○ 116
- ○ 117

Автографы на картах

Работа гидрографа есть вообще работа неблагодарная. Взглянув на лист бумаги, покрытый извилистыми чертами, изображающими берега, испещренный точками, которые представляют мели и каменья, всякий ли догадается, что нанесение так или иначе этих черт и крестиков стоило сочинителю нескольких недель, может быть месяцев, самых утомительных изысканий и соображений.

Ф. П. Литке

К ЧИТАТЕЛЮ

Автор этой книги — инженер-гидрограф. Почти вся его производственная деятельность до того дня, когда болезнь приковала его к постели и сделала инвалидом, прошла в Арктике — большей частью среди карт и навигационных пособий и в трудах по их созданию. Работая в штабе гидрографических исследований в Ленинграде, много лет он отдал архивным поискам сведений о составителях полярных карт. Почти всех полярных гидрографов современников С. В. Попов в той или иной мере знает лично: с одними работал, с другими встречался по службе, учился у них.

В своих предыдущих книгах «Топонимика морей Советской Арктики» (в соавторстве с В. А. Троицким), «Берега мужества», «Архангельский полярный мемориал», «Морские имена Якутии», «Гидрограф Н. И. Евгенов» и многих сотнях статей в газетах и журналах С. В. Попов рассказывал с помощью нанесенных на карту именных географических названий об исследователях Арктики, их соратниках и вдохновителях. И теперь он не раз позовет на помощь топонимику.

Но главная цель этой книги рассказать о тех, кто там, в ледовых морях, создавал арктические карты. Автор начинает повествование издалека, со времен зарождения гидрографии на Севере, и доводит его до наших дней. Если прошлое полярной гидрографии излагается по архивным данным, то последние годы — по существу его личные воспоминания. Он пишет о том, что видел и пережил. Не касаясь технической стороны современной полярной гидрографии, повествует о ее людях. А это наше главное богатство, наша главная сила в освоении Арктики.

Вряд ли есть смысл напоминать, как велика роль карты в покорении арктических морей. С нее практически оно начиналось, ею и кончилось. Ни одна наука и отрасль практической деятельности не может обойтись без нее. Читатель узнает, какой дорогой ценой давалось ее создание. В приложении он найдет перечни имен людей и судов, которые увековечены на сегодняшней карте Арктики. Многие из них навсегда остались в этом суровом крае.

В книге есть интересные обобщения и новые оценки полярных исторических событий, малоизвестные подробности жизни и деятельности работавших там гидрографов, хорошо показан процесс постепенного формирования полярной гидрографии от первых робких шагов до настоящей уверенной поступи большого, хорошо оснащенного и организованного

отряда специалистов-полярников.

В. И. Пересыпкин, доктор технических наук, лауреат Государственной премии

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

Полярным гидрографам — живым, и мертвым — посвящаю эту книгу

Морякам человечество обязано знаниями о нашей планете. Они создали мосты между народами и континентами. Но вода — чуждая человеку среда обитания. Плавать всегда было опасно. Не счесть, сколько жизней и материальных ценностей поглотил за историю мореплавания и продолжает поглощать океан.

Поэтому одновременно с искусством кораблевождения возникла и гидрография — наука, призванная обеспечивать безопасность мореплавания. Первоначально она составляла часть кораблевождения. Но по мере технического прогресса в мореплавании выделилась специальная гидрографическая служба. Организационно она была оформлена во Франции в 1720 году, Англии и Голландии — в 1737, США — в 1830 году. Днем рождения русской гидрографической службы принято считать 1 (13) октября 1827 года, когда было учреждено Управление генерал-гидрографа. До этого больше ста лет гидрографическими работами в России руководила Адмиралтейств-коллегия, высший административный орган созданного Петром I регулярного военно-морского флота. Правда, в ее составе не было подразделения, именовавшегося гидрографическим.

Людей, которые тогда занимались гидрографией, то есть искали безопасные пути, составляли карты и лоцийные описания, обеспечивали суда навигационными приборами и разрабатывали методы кораблевождения, редко называют гидрографами. Мореходы, мореходцы, мореплаватели или просто плаватели, лоцмана, штурмана, на купеческих судах — шкипера, кормщики, но только не гидрографы. А между тем Колумб, Магеллан, Кук, Беринг, как и другие выдающиеся мореплаватели средневековья, были в первую очередь гидрографами именно потому, что искали новые морские пути…

Едва слово «гидрография» обрело популярность, как его стал теснить появившийся в конце прошлого века термин «океанография». Теперь гидрография является одной из многочисленных научных дисциплин, составляющих океанографию, или, как ее еще часто называют, океанологию. Даже ведущее свое летоисчисление от Управления генерал-гидрографа (потом оно называлось Гидрографическим департаментом Морского министерства, Главным

гидрографическим управлением, Гидрографическим управлением ВМФ) Главное управление навигации и океанографии Министерства обороны утратило в своем названии слово «гидрография».

Правда, работающие в нем люди продолжают с гордостью называть себя гидрографами и не претендуют на звание «океанограф», которым именуются ученые специалисты в области океанографии. А ведь существует еще наука гидрология, частью которой стала и сама океанография. Ее специалисты — гидрологи моря, гидрологи суши. Говорю об этом к тому, что дифференциация наук стремительно продолжается, и процесс этот неизбежен. Русский язык не успевает за ним, излишне много заимствует из других языков и тем самым усложняет и без того сложные понятия. Обидно будет, если достойное слово «гидрограф» канет в лету. Ведь уже сейчас наряду с названием специальности так называют, например, график расхода воды. Как будто иначе его назвать нельзя было…

Гидрографы — это стрелочники моря, его практики. Они поставляют материал для многих фундаментальных наук, определяющих реальные потребности флота. Они, как саперы, идут впереди мореплавателей. Их небольшие суда часто первыми принимают на себя удары стихии, неизведанных подводных опасностей. Вместо надписей «мин нет» они оставляют после себя морские карты и лоции, маяки, надежные штурманские приборы и правила пользования ими.

Настоящая книга о гидрографах, точнее, о полярных гидрографах — тех, кто вот уже больше двухсот пятидесяти лет прокладывают пути в Арктике и обеспечивают безопасное плавание по ним. Суровые климатические 8

условия, большая протяженность, малая населенность этих мест делали труд полярных гидрографов особенно тяжелым и опасным. В деятельности своей они были не одиноки. Полярные горизонты манили промышленников, торговых людей, геологов, ученых самых различных специальностей. Поэтому, рассказывая о полярных гидрографах, нельзя обойти молчанием их невольных помощников других профессий, опыт которых использовался в последующих плаваниях в Арктике.

Чего бы ни искали люди за Полярным кругом, главным советчиком в пути и бесстрастным оценщиком их дел была карта. Она помогала готовить арктические походы и в самой лаконичной и наглядной форме фиксировала их результаты, обеспечивала преемственность поколений исследователей.

Не касаясь технической стороны гидрографической службы, расскажу о ее людях, их мужестве, стойкости, стремлении

принести пользу Родине и своему народу. Это разные люди. Каждый пришел в Арктику своим путем, у каждого была своя жизнь — долгая или короткая, но всех их объединяет верность профессиональному долгу, своей скромной, не сулившей больших привилегий и славы профессии.

Многие походы «за арктической картой» начинались в Архангельске. Здесь, в Поморье, обретался первый опыт ледовых плаваний, который привел к великим географическим открытиям на севере Сибири. Здесь, на Белом море, возникли первые северные маяки, на которых складывались правила службы и быта будущих полярных станций. В Архангельске для многих начинался и начинается Северный морской путь, здесь находится единственная орденоносная гидрографическая база, во многом задающая тон в обеспечении безопасности арктического мореплавания.

Раньше гидрограф, картографировавший арктические моря, сам составлял карту, которую обычно неофициально называли его именем. Теперь он подписывает вычерченный им на местности планшет, по которому уже другие составляют карту. Но не только эти автографы я имел в виду, называя книгу.

Собранные по крупицам сведения о глубинах, грунтах, разного рода явлениях природы и других факторах, характеризующих условия безопасного плавания, — это тоже автографы. Как и созданные гидрографами средства навигационного ограждения — радионавигационные системы, маяки, буи, вехи. Наконец, увековеченные в географических названиях Арктики имена людей, создавших ее карту, и судов, на которых они здесь плавали, образно говоря, тоже автографы. По традиции их дают другие, но в память свершенных этими людьми и судами конкретных дел. Нет дел, нет и имени.

Выражаю искреннюю благодарность Н. М. Алееву, И. Г. Барзенкову, К. А. Богданову, Ю. П. Бородину, К. В. Бураковскому, Б. П. Водопьянову, В. И. Воробьеву, Н. Ф. Гусевой, Б. В. Елисееву, А. К. Жилинскому, Н. А. Залесскому, Ю. П. Копытову, А. В. Крыленкову, Б. И. Кузнецову, П. Я. Михаленко, В. И. Мыльцеву, К. К. Неупокоеву, В. И. Пересыпкину, Ю. П. Чернокальцеву и многим другим, помогавшим в создании этой книги.

ПОМОРЫ — РОДОНАЧАЛЬНИКИ АРКТИЧЕСКОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

Древняя Русь выходит в море. Поморы в Арктике. «Чертежи морского хождения» и «Книги переходные». Гидрографическое оснащение северного мореплавания. Вожевой промысел. На Северо-Востоке. Казаки из Поморья. Правительственные карты. Отражение русских чертежей в иностранных картах.

Самым древним русским гидрографическим памятником является хранящийся в Эрмитаже Тмутараканский камень — найденная в 1792 году на Таманском полуострове мраморная плита с надписью: «В лето 6576 индикта 6 Глеб князь мерил море по льду от Тмутораканя до Корчева 14 000 сажен». Надпись эта означает, что князь Глеб Святославович в 1068 году определил ширину Керченского пролива. К этому времени новгородцы уже вышли не только в Белое, но и Баренцево море и вскоре с другими переселенцами из Руси стали поморами. Если в южных морях, окруженных воинственными племенами, мореплавание носило в основном военный характер, то на Севере оно было мирным.

«На севере, — пишет исследователь южного мореплавания Ю. П. Тушин, — морская граница России тянулась на многие тысячи верст; никто не препятствовал русским людям на кочах выходить из многоводных рек в море и идти вдоль берега или «голоменью». Здесь они беспрепятственно ловили рыбу, били зверя и птицу, ставили зимовья чувствуя себя хозяевами безграничной тундры и моря. С малочисленным коренным населением вели торг… сами заимствовали у племен Севера их самобытную культуру, великолепно приспособленную к тайге, тундре, океану, к суровым условиям «стран полунощных»[1].

В XVI–XVII веках поморы уже совершали регулярные промысловые плавания на Новую Землю и Шпицберген. С конца XVI века они наладили регулярное морское сообщение с заполярным портовым городом Мангазея (Западная Сибирь), откуда по рекам и сушей торговые и служилые люди устремились к Енисею и Лене. Неполных два десятилетия потребовалось им для открытия почти всех больших рек на северо-востоке Азии от Оленека до Анадыря. Правда, об этих великих открытиях мировая общественность не всегда знала.

«Отдаленность северного края от центров — сначала

Великого Новгорода, а потом боярской Москвы, — утверждал занимавшийся историей древнего арктического мореплавания капитан дальнего плавания и писатель К. С. Бадигин, — резко отличала развитие нашего северного мореплавания от развития мореплавания в других странах, где инициатива и руководство морскими походами принадлежали привилегированным слоям населения. И именно из-за своей «простонародности» походы русских мореходов оставались долгое время неизвестными, а имена их — забытыми»[2]. Не этим ли объясняется тот факт, что открытие в 1648 году пролива, разделяющего Азию и Америку, было к петровским временам прочно позабыто и «отписки» о плавании Семена Дежнева обнаружены в Якутске историком Г. Ф. Миллером лишь в 1737 году? Существуют и косвенные указания на то, что еще за девяносто лет до Дежнева, то есть во времена Ивана Грозного, русские кочи прошли из устья Лены вокруг Чукотки и, видимо, побывали на Аляске.

Несомненно, гидрографическое оснащение арктического мореплавания времен русских великих открытий было высоким. Однако стало оно таким не сразу. Как пишет знаток беломорской старины, исследовательница поморских лоций Ксения Петровна Темп, «у поморов первоначально не было ни карт, ни описаний, только слыхали они «завлекающие» рассказы о далеких сказочных землях. На материковых берегах и островах Беломорья, Мурмана, Сибирских морей не было ни опознавательных знаков, ни пристанища. Помор-первооткрыватель пускался в безвестный путь, отходя от одного прислона, он не знал, где и когда достигнет другого. В плаваниях он рассчитывал лишь на себя, на поддержку товарища, на советы старшего, на удачу, да далекого Николу из Мирр Ликийских — мифического покровителя моряков, рыбаков и охотников»[3].

Но со временем накапливался коллективный опыт обеспечения безопасности мореплавания, совершенствовалось искусство водоописания, передававшееся из поколения в поколение. Если в рукописных чертежах, как мы можем догадываться, глазомерно, без строгого соблюдения масштаба и направлений рисовалось общее положение берегов, то в руководствах для плавания — лоциях описывали расстояния, направления до приметных и опасных мест, наиболее выгодные курсы плавания и захода в места укрытий от непогоды, данные о приливах и отливах. Около десятка старинных лоций, или, как называли поморы, «Книг мореходных» или «Росписей мореходства», описано в литературе. Книги в прочных переплетах сохранялись лучше, чем карты — «Чертежи морского хождения», которые в оригиналах практически до нас не дошли. О том, что

они имелись у поморов еще в прошлом веке, свидетельствуют видевшие их Ф. Литке, М. Рейнеке, П. Пахтусов, профессор Казанского университета А. Савельев и многие другие.

Трудно было ожидать, чтобы сохранились эти рукописные морские карты, если даже создаваемая неоднократно правительственная карта государства «Большой чертеж» пропадала от износа и пожаров. Пожары, морские несчастья в Поморье случались чаще, чем в Кремле. Кроме того, многие «Чертежи морского хождения» были припрятаны во времена преследования раскольников, которых много было среди поморов, а также из опасения конкурентов по промыслу, поборов и налогов со стороны властей. Когда же в 1619 году правительство запретило морской «Мангазейский ход» с целью прекратить доступ иностранцам на Север, даже хранить чертежи стало небезопасно. В результате они были утеряны. Наконец, как писал историк, славист Владимир Иванович Ламанский, «неуважение к народной старине и невежественное пренебрежение многими ее драгоценными памятниками, столь отличавшие XVIII век, были главнейшею причиною гибели наших старинных чертежей, между тем как они, судя теперь по Сибирским, могли бы очень пригодиться для XVIII века, даже и относительно Европейской России»[4].

В качестве опознавательных знаков поморы использовали сложенные груды камней — гурии или строго ориентированные кресты. Они прекрасно знали льды, приливо-отливные явления и течения, метеорологические факторы. Их суда обладали хорошими мореходными качествами и были превосходно приспособлены для ледового плавания. Поморские кормщики владели основами навигации и мореходной астрономии, не только пользовались компасами и градштоками — приборами для измерения высоты небесных светил, которые называли «палками», но и умели их изготовлять. Кормщик Алексей Инков, вынужденно зимовавший с тремя товарищами в 1743–1749 годах на Шпицбергене, определил место и вел счет времени как раз изготовленной им «палкой». Рассказывая об этом академику Петру-Людвигу Ле Руа (у него Инков ошибочно назван Химковым), он даже возмутился: «Какой же бы я был штурман, если бы не умел снять высоты солнца, ежели оное светило видно?..»[5]

Остатки компасов-маток найдены полярными гидрографами в заливе Симса в лагере мореходов, пытавшихся в XVII веке обогнуть Таймыр. При раскопках городища Мангазея в 1968–1970 и 1973 годах обнаружены двое солнечных часов-компасов, несколько футляров от корабельных компасов, свинцовый лот.

Если первые находки представляли собой вещи, непосредственно сопровождавшие мореходов в походе, то вторые, по словам производившего археологические раскопки профессора М. И. Белова, «это более чем случайные находки. Единственно о чем они свидетельствуют — о распространении навигационных и практически нужных предметов по всему мангазейскому городищу»[6]. Помимо магнитных, поморы пользовались также и деревянными компасами,

С давних времен в Поморье существовал вожевой промысел, «Вожи-лоцманы, берущиеся проводить суда, приходящие с моря, должны были знать в районе своей деятельности глубины стрежа (фарватера), знать время смены приливо-отливных течений, удобные якорные стоянки и, конечно, уметь управлять судном, т. е. быть хорошими мореходами»[7].

Высокая морская культура поморов Несомненно стала остовой географических открытий на северо-востоке России в XVII веке, о которых мы уже упоминали. Несмотря на кажущуюся бесспорность, этот тезис признан не всеми.

Знаток истории Арктики профессор В. Ю. Визе, например, считал: «Мореходы, посещавшие западную часть Арктики (Баренцево и Карское моря), существенно отличались от мореходов, плававших на востоке. На западе это были профессиональные моряки-промышленники, великолепно знавшие свое дело и не боявшиеся больших морских переходов… На востоке Арктики в XVII и XVIII веках в основном плавали служилые люди — казаки. Разъезжая в целях сбора ясака, они нередко пользовались морскими путями. Но это не были профессиональные моряки, и знакомство их с морем было вынужденным. Многие из них предпочитали тяжелые переходы по суше морским плаваниям. Здесь, на востоке, господствовало исключительно малое каботажное плавание, главным образом между Леной и Колымой. Наряду с казаками морские переезды совершались также промышленными и торговыми людьми, но их было меньшинство… Здесь сплошь и рядом в море пускались люди, никогда раньше на нем не бывавшие; от них требовались главным образом сила и смелость, а навигационные познания играли совершенно подчиненную роль»[8].

Другой не менее известный историк арктического мореплавания профессор М. И. Белов, ставивший восточносибирское мореплавание в один ряд с героическими походами поморов на Грумант, Новую Землю и в Мангазею, возражал В. Ю. Визе: «Документы убедительно подтверждают, что на западе и востоке Арктики морской путь осваивали одни и те же люди, главным образом выходцы с Севера, из Поморья. Так же

как и на западе, перед отправлением в море они объединялись в большие партии под руководством профессионалов-мореходов, водили свои суда по компасу (матке), пользовались лотом. Решающим моментом в выборе средств транспортной связи на северо-востоке Сибири как раз и явилось то обстоятельство, что пришельцы были опытны в судостроении и судовождении»[9].

Тот факт, что во главе этого неудержимого движения «встречь солнцу» стояло государство — служилые люди, на наш взгляд, не должно никого смущать. Восточносибирское мореплавание опиралось на опыт поморских мореходов, которых было немало и среди служилых людей. Судный стол при якутском воеводе занимался лишь строительством и оснащением судов. Вероятно, только поэтому в многочисленных сохранившихся документах тех лет почти нет сведений о методике плаваний, обеспечении их безопасности, береговых «признаках» — маяках. Эти вопросы и здесь, как и в Поморье, не интересовали власти. Поэтому не сохранились и рукописные морские чертежи и лоции, которые могли появиться, несмотря на очень короткий период расцвета восточносибирского мореплавания.

К сожалению, до сих пор серьезно никто не занимался выявлением родословных участников этих плаваний. Из казачьих же отписок в лучшем случае можно установить, откуда они прибыли в Якутск — из Енисейска, Тобольска, Красноярска, Мангазеи. Большинство же из них попали туда из северных районов Европейской России. Так, М. И. Белов пишет: «Известно, что в 1630 году среди вольных гулящих людей на Тотьме, в Устюге Великом, Вологде, Сольвычегодске и других местах набирали для службы в Тобольске 500 мужчин»[10].

Даже в справочнике Визе, который он считал «первой попыткой» такого выявления, предпринятой только по печатным трудам, без привлечения архивов, находим среди восточносибирских мореходов немало имен поморов: мезенца Исая Игнатьева — первооткрывателя Чаунской губы, холмогорца Федота Алексеева Попова — одного из предводителей экспедиции Семена Дежнева (тоже северянина), пинежанина Михаила Стадухина — одного из первооткрывателей Колымы.

Недавно установлено, например, что возглавлявший один из первых больших караванов во льдах морей Лаптевых и Восточно-Сибирского якутский казак Тимофей Булдаков родился в Великом Устюге, оттуда перебрался в Степановскую слободу в Тобольске, где и был поверстан в казаки. Об этом свидетельствовал его потомок, один из директоров Русско-Американской компании М. М. Булдаков.

Таким образом, несмотря на высокую степень развития

русского арктического мореплавания и великие географические открытия в допетровскую эпоху, до нас не дошли карты русских землепроходцев, непосредственно созданные ими в полярных морях. Но можно смело предполагать, что многие морские чертежи русских первопроходцев использованы при составлении крупнейшей карты России XVII века — «Большого чертежа» (до нас дошло лишь ее описание «Книга Большому чертежу») и наиболее старого уцелевшего «Чертежа Сибирския земли» П. И. Годунова 1667 года.

Однако надежды найти что-нибудь из старинных морских чертежей окончательно не утрачены. В 1958 году, например, в Голландии была издана «Хорографическая книга» русского картографа Семена Ремезова, судя по всему, увезенная из России эмигрировавшим в 1919 году бывшим сотрудником Переселенческого управления Л. С. Багровым. М. И. Белов довольно доказательно утверждает, что опубликованный в «Хорографической книге» чертеж «Море Мангазейско с урочища» является частью «Большого чертежа» и составлен в начале XVII века. К сожалению, ни автор, ни место создания чертежа пока не установлены.

Многие русские чертежи растворились в иностранных картах: итальянца Б. Аньезе, немца А. Вида, австрийца С. Герберштейна, англичанина А. Дженкинсона, голландцев И. Массы и Н. Витсена, шведа Э. Пальмквиста, датчанина Э. Идеса и многих других. Можно усматривать в этом факте лишь негативное явление — бессовестное воровство чужих национальных богатств, когда к шпионским методам добычи картографической информации добавлялось и замалчивание ее источников. Но замалчивались они не всегда. Чаще, как пишет академик Б. А. Рыбаков, ссылка «на русские источники для иностранных картографов была гарантия достоверности их карт нового, почти неведомого мира, названного ими по новой столице Московией. Важность европейских карт Московии XVI–XVIII вв, для истории русской (подчеркнуто Б. Рыбаковым. — С, П.) картографии повышается в связи с тем, что, как показал анализ, в руки иноземцев обычно попадали старые, безнадежно устаревшие русские карты, время составления которых отдалено от получившего их счастливца-публикатора на несколько десятилетий»[11].

Поставив иностранные карты на их историческое место, Б. А. Рыбаков сделал вывод, «что истоки русской картографии следует передвинуть значительно вглубь: первые русские чертежи, охватывающие всю Московию, возникли на сто лет раньше Большого Чертежа в пору наибольшего интереса во всем мире к проблемам географии — в конце XV — начале XVI в.…»[12]

ПЕТРОМ ПОДНЯТЫЕ НА КРЫЛО

Петр I — гидрограф. Морское «гнездо Петрово». Геодезист П. Чичагов. Цели Первой Камчатской. Гардемарин Чаплин. Чириков. Великая Северная экспедиция. Ее гидрографические результаты. В защиту Беринга. Имена на картах и бортах.

Создатель русского регулярного флота Петр I положил начало специальным гидрографическим исследованиям, морской картографии и подготовке для них специалистов. Сам он был не только превосходным судостроителем и судоводителем, но и гидрографом. Лично выполнил в 1696 году съемку и промер Дона, данные эти вошли в изданный вскоре в Амстердаме атлас русского адмирала Я. В. Брюса.

Известный американский океанограф М. Ф. Мори утверждает: «Честь первой попытки достать с глубины образцы грунта принадлежит Петру Великому. Этот замечательный человек и блестящий монарх построил глубомер специально для Каспийского моря… Прибор был так устроен, что, когда он касался дна, груз отрывался…»[13] За первую достоверную карту Каспийского моря Парижская академия наук избрала Петра своим членом.

Петр I любил первый морской порт России Архангельск, где побывал трижды, очень уважительно относился к местным мореходам и многому у них научился. Но, стремясь дать стране кратчайший выход к Мировому океану на западе и юге, невольно нанес ущерб древнему северному мореплаванию: «Петр строжайшими указами запретил строительство на Поморье больших судов поморского типа. Он разрешил строить из лиственницы только военные корабли, остальные же суда — только из сосны и ели, и притом лишь «новоманерные». Ему в первую очередь был нужен военный флот»[14]. Архангельск стал базой судостроения для стремительно развивающегося Балтийского флота и быстро уступил молодому Петербургу все свои привилегии центра русского мореплавания.

Созданные в 1701 году Навигацкая школа и в 1715-м Морская академия стали тем «гнездом Петровым», откуда вскоре вышли на водные просторы страны первые русские профессиональные гидрографы. Душой Навигацкой школы в течение 38 лет был профессор Леонтий Филиппович Магницкий, автор первого русского печатного пособия, называвшегося «Арифметика, сиречь наука числительная с разных диалектов на славянский язык

переведенная…». Пятьдесят лет по этому учебнику, который М. В. Ломоносов назвал «вратами учености», учились юноши не только математике, но и навигации, геодезии, астрономии, метеорологии.

Придет время, когда знания предметов в Морском корпусе (в него Морская академия была преобразована в 1752 году) будут оцениваться по двенадцатибалльной системе. В петровское же время все обстояло проще: «знает, часть знает, не знает». И в 1719 году преуспевшие в науках и потому выпущенные из академии геодезистами досрочно Иван Евреинов и Федор Лужин получили наказ Петра I, «взяв провожатых, ехать до Камчатки и далее куда указано, описать тамошние места, сошлась ли Америка с Азиею, что подлежит тщательно сделать не только сюйд и норд, но и ост и вест и все на карту поставить»[15].

Имя петровского геодезиста П. Чичагова совсем еще недавно было основательно подзабыто даже специалистами. Теперь его называют «пионером съемочных работ в Сибири»[16]. Сын солдата Преображенского полка Петр Чичагов, как и два его младших брата Семен и Степан, окончил Морскую академию. В 1719 году он снял верховья Иртыша и составил первую карту Западной Сибири с координатной сеткой, основанную на астрономических наблюдениях, в 1727 году — карту бассейна Оби, основанную на 1302 астрономических пунктах, которая увидела свет в атласе выдающегося русского картографа И. К. Кирилова. В 1725–1730 годах Чичагов в бассейне Енисея картографировал более двух миллионов квадратных километров и определил 648 астрономических пунктов. А недавно в Парижской национальной библиотеке полярный гидрограф В. А. Троицкий разыскал созданную им в 1730 году карту Енисейской провинции. Эта карта дала основание Совету Министров РСФСР в 1974 году участок побережья Карского моря от Диксона до устья реки Пясины назвать в честь автора его первой съемки берегом Петра Чичагова.

Существует мнение, что геодезист П. Чичагов участвовал в экспедиции, которую Петр I, согласно донесению французского посла в Петербурге, приказал отправить на двух кораблях из Архангельска в устье Оби для поиска пути в Китай и Индию. Историк А. В. Ефимов считает, что «если такая экспедиция действительно была отправлена, то пропавший без вести корабль мог достичь Аляски, а как мы увидим в дальнейшем, таких пропавших без вести кораблей, отправившихся в дальний путь кругом северо-восточной оконечности Азии, было немало. Документальные сведения по данному вопросу можно найти в «Сборнике Российского исторического общества», т. 40. СПб.,

1884, стр. 422–423»[17].

Неизвестно, как воспринял Петр проекты поисков Северного морского пути, представленные архангельским вице-губернатором А. А. Курбатовым и мастером Олонецкой верфи Ф. С. Салтыковым, но то, что он вынашивал мысль о поисках кратчайшего сев; ерного пути в Индию и Китай, бесспорно. А для этого надо было знать, «сошлась ли Америка с Азией».

Чтобы выяснить это, за три дня до смерти Петра отправилась из Петербурга Первая Камчатская экспедиция Витуса Беринга. Правда, ученые давно спорят по поводу чрезвычайно краткой петровской инструкции о целях экспедиции. Одни считают, что экспедиция снаряжалась с намерением завязать торговые связи с европейцами, живущими в Америке, другие — с этнографическими целями, чтобы узнать, кто там живет, третьи — чтобы изыскать способы обезопасить восточные границы России. Недавно Б. П. Полевой высказал предположение, что Беринг просто не понял повеления царя плыть «возле земли, которая идет на норд и по чаянию (понеже оной конца не знают) кажется, что та земля — часть Америки». Ему надлежало плыть от Камчатки не на север вдоль берегов Чукотки, как он сделал, а на восток, к берегам показанной тогда на некоторых картах мифической «Земли Гамы» («которая идет на норд») и дальше вдоль ее южных берегов к «чаятельным берегам Америки». Такое толкование петровской инструкции нашло приверженцев как у нас в стране, так и за рубежом. Хотя трудно представить, чтобы Беринг и его просвещенные помощники сломя голову бросились на край земли выполнять приказание монарха, суть которого не уяснили.

На мой взгляд, Первая Камчатская экспедиция не была торговой, военной или чисто научной. Она преследовала в первую очередь практические цели — отыскать н описать новые морские пути. Выражаясь современным языком, ее смело можно назвать гидрографической. Именно поэтому, выполняя приказ царя *«сыскать геодезистов, тех, которые были в Сибири, а также ис поручиков или ис подпоручиков морских достойного»*, Адмиралтейств-коллегия направила в экспедицию выпускников Морской академии лейтенанта Алексея Чирикова, гардемарина Петра Чаплина, геодезистов Григория Путилова и Федора Лужина.

Когда летом 1728 года бот экспедиции «Св. Гавриил» поднялся севернее Чукотки, так и не обнаружив берегов Америки, Чириков советовал Берингу «идти до устья Колымы или до льдов», а в случае неудачи искать место для зимовки. Однако в «Юрнале бытности в Камчатской экспедиции мичмана Петра

Чаплина» зафиксировано: «16 (августа). Ширина места 67°18\ 48. В 3 часа г-н капитан объявил, что надлежит ему против указу во исполнение возвратиться и, поворотив бот, приказал держаться на StO»*[18].

Оба берега пролива между Америкой и Азией посетили все на том же «Св. Гаврииле» только в 1732 году геодезист М. С. Гвоздев и подштурман И. Федоров.

На итоговой карте Первой Камчатской экспедиции (подлинник утерян, но зато в разных архивах страны хранятся ее копии) подпись: «Рисовал мичман Петр Чаплин». Лишь недавно автор книги «В поисках пролива» Е. Г. Кушнарев выдвинул обоснованное утверждение, что в составлении этой карты и упоминавшегося выше журнала ведущая роль принадлежала А. И. Чирикову. Юный же Петр Авраамович Чаплин в экспедиции проявил себя знающим и инициативным моряком. Мало того, он был приятным человеком. В отличие от деспотичного и вздорного лейтенанта М. П. Шпанберга он обладал мягким и веселым характером, не становился в позу обиженного, а терпеливо добивался решения вопросов в пользу общего дела. П. Чаплину суждено было пережить всех участников экспедиции. Он умер в 1764 году в чине капитан-командора, командуя Архангельским портом.

Сановный Петербург неблагосклонно встретил вернувшегося из экспедиции Беринга, намекнув, что он не привез бесспорных доказательств существования пролива. Его же уверенности в этом, подкрепленной расспросами местного населения, Адмиралтейств-коллегии показалось мало. И тогда Беринг стал одним из инициаторов и руководителем Второй Камчатской экспедиции, в состав которой номинально входили и пять отрядов, выполнявших съемку побережий Северного Ледовитого океана от Белого моря до Берингова пролива. Экспедицию поэтому часто называют Великой Северной экспедицией.

Добраться до мест базирования отрядов по тем временам уже было подвигом. Даже самый западный Двинско-Обский отряд, непосредственно подчиненный Адмиралтейств-коллегии, добирался из столицы через Ладогу до Архангельска более двух месяцев. Путь же до Якутска продолжался больше года, а до Охотска — четыре года. В такую даль приходилось тащить не только судовое снаряжение, но и продовольствие. Численность экспедиции росла год от года. Только на сплаве по рекам работало более тысячи человек. Для одних камчатских отрядов сибирские воеводы ежегодно поставляли до пятидесяти тысяч пудов ржаной муки а о трех тысяч пудов круп, ведь консервы еще не были изобретены.

Другой сложностью было строительство судов. Если начальнику Двинско-Обского отряда С. Муравьеву не пришлось сильно обременять себя хлопотами по строительству кочей «Экспедицион» и «Обь» (их взял на себя начальник Архангельского порта Мятлев), то заботы по строительству для Обь-Енисейского отряда двухмачтовой дубель-шлюпки «Тобол» в Тобольске, дубель-шлюпки «Якутск» для Лено-Хатангского и бота «Иркутск» для Восточно-Ленского в Якутске, гукора «Архангел Михаил» и дубель-шлюпки «Надежда» для тихоокеанских отрядов в Охотске полностью легли на плечи лейтенантов В. Прончищева, М. Шпанберга, Д. Овцына и подштурмана С. Челюскина.

Особенно много хлопот доставило строительство самых больших экспедиционных судов (грузоподъемностью 6 тысяч пудов и водоизмещением около 200 тонн) пакетботов «Св. Петр» и «Св. Павел», спущенных на воду в Охотске лишь в июне 1740 года. Судостроительные хлопоты участников экспедиции продолжались и позже. В ходе плаваний погибли «Экспедицион» (1736), «Якутск» (1740) и «Св. Петр» (1741). Зато дополнительно были построены палубные боты «Первый» и «Второй» в Архангельске и «Оби-Почтальон» в Тобольске.

Планировавшаяся на шесть лет экспедиция растянулась больше чем на десять. И не медлительность В. Беринга, как считали Адмиралтейств-коллегия и позднее некоторые исследователи деятельности Второй Камчатской экспедиции, была тому виной. Немереные и нехоженые пространства, нерасторопность и недоброжелательность местных властей, а главное, трудности, которые невозможно было предусмотреть в Петербурге, растянули экспедицию во времени.

Н. Зубов, сравнивая экспедицию Беринга с успешными плаваниями русских поморов в первой половине XVII века, пришел к выводу, что, несмотря на большую образованность и лучшее техническое оснащение, участники Второй Камчатской экспедиции недостаточно использовали многовековой опыт древних мореходов: «На судах Великой Северной экспедиции паруса играли главную роль. Паруса требуют для лавировки пространства, а в ледовитых морях приходится плавать по разводьям и полыньям. Парусные суда не могут пробираться через ледовые перемычки. Легкие суда поморов через перемычки можно было перетаскивать»[19].

Были и другие сложности. Например, тайные доносы, ложные обвинения по вероломным «слову и делу», затяжные следствия с пытками, истязаниями, присущие царившей в стране бироновщине, не способствовали экспедиции. Овцын, Гвоздев, Гене, Хитрово, Павлуцкий, Стеллер и другие познакомились в той

или иной степени с канцелярией тайных розыскных дел.

Морем и то только с трех попыток отряду Малыгина—Скуратова удалось картографировать побережье от Белого моря до устья Оби, отряду Овцына — от Енисея до Оби. Судовую опись Таймыра отрядам Минина с запада и Прончищева — Харитона Лаптева с востока пришлось заканчивать зимним путем на собачьих упряжках. Семен Челюскин первым побывал со съемкой на самой северной точке Евразии. Отряд Ласиниуса — Дмитрия Лаптева к востоку от Лены хотя и пробился наконец на судне до Колымы, но дальше на восток пройти не смог. Берега Чукотки нанесли по опросным данным, поскольку сенат ввиду «немирных чукоч» запретил описывать их даже с суши. Берингом и Чириковым были открыты берега Америки и острова Алеутской гряды, закартографированы Курильские острова и частично берега Охотского моря, М. Шпанбергу удалось посетить Японию.

Все это стоило неисчислимых лишений и жертв. В 1735–1736 годах на зимовке в устье якутской речки Хараулах погибли от цинги 37 человек, в том числе начальник Восточно-Ленского отряда лейтенант Питер Ласиниус. Годом позже на высоком берегу другой якутской реки Оленек были похоронены начальник Лено-Хатангского отряда лейтенант Василий Прончищев и его жена Татьяна. 31 человек со «Св. Петра» и 21 человек со «Св. Павла» не вернулись из плавания к берегам Америки. Навсегда остался на острове Беринга и начальник Второй Камчатской.

А сколько рядовых участников отрядов не вернулось на родину! Еще дороже экспедиция обошлась местному населению Сибири, привлекавшемуся на многочисленные повинности. По словам биографа Беринга Б. Островского, «сотням людей эта повинность стоила жизни, а многие племена были разорены после Великой Северной экспедиции совершенно»[20].

Подвиги и жертвы эти по достоинству не были оценены современниками. Лишь в середине прошлого века экспедиция стала предметом изучения историков и гидрографов. «К сожалению, никогда не обнародованная вполне, — писал тогда морской историк А. П. Соколов, — она (экспедиция. — С. П.) становилась известною ея приобретениями мало-помалу: очерки берегов и пункты астрономически определенные, вносились в географические и морские атласы, но без отчетности; предметы естествознания и древностей, разрабатывались разными учеными, по времени; сведения гидрографическия извлекались отрывочно, по надобности; некоторые из членов издали только свои личные труды и записки; многое только недавно обработано, и многое остается еще вовсе не разработанным; история целой экспедиции не известна в подробности»[21].

А вот современная оценка картографических итогов самой большой русской морской экспедиции досоветского периода: «Итогом работ северных отрядов Камчатской экспедиции явился ряд морских карт, составленных самими участниками работ. К сожалению, значительная часть этих ценных исторических документов погибла, и достоянием современной науки является лишь небольшое число карт, представленных преимущественно в копиях. Карты… не отличались ни особым качеством графического исполнения, ни полнотой содержания; тем не менее они имели исключительную ценность, впервые показав действительные очертания северных берегов Азии. Несмотря на то, что определение широты при описи производилось с помощью таких примитивных инструментов, как квадрант и градшток, общая координация береговой линии по широте оказалась достаточно верной, а в отдельных случаях даже поразительно точной[22].

Как известно, Джеймс Кук, прошедший проливом между Азией и Америкой полвека спустя после Беринга, очень ценил труды своего предшественника. «Отдавая должное памяти В. Беринга, — писал он, — я должен сказать, что он очень хорошо обозначил этот берег, а широты и долготы его мысов определил с такой точностью, которую трудно было ожидать, учитывая те способы определений, которыми он пользовался[23].

Когда после гибели Кука на некоторых английских картах пролив между Азией и Америкой стали называть проливом Кука, против этого выступил его спутник профессор Иоганн Рейнгольд Форстер, требуя «увековечить славный и блистательный подвиг одного из величайших мореплавателей, назвав его Беринговым проливом». И. Форстер был убежден, что, если бы Кук был жив, он «отказался бы от такой чести, которую сам не заслужил»[24].

Известный русский мореплаватель В. М. Головнин в 1818 году писал: «Славный французский гидрограф г. Флиорье (Шарль-Пьер де Флиорье — выдающийся моряк и государственный деятель, автор опубликованной в 1800 году книги «Соображения о гидрографическом делении земного шара и изменения, предложенные в общей и частной гидрографической номенклатуре». — С. Я.) в распределении своем наименований разным морям назвал пространства вод, заключающиеся между грядою Алеутских островов и берегами Азии и Америки к северу, Беринговым ковшом (Bassin de Bering) как потому, что Беринг первый открыл сие море, так и для того, что прах сего мужа покоится на одном из островов оного. По сим причинам название Берингово море мне показалось справедливым и правильным»[25].

Ничего нет удивительного в том, что это название быстро

вытеснило с русских карт употреблявшиеся ранее для этой акватории названия Бобровое, Анадырское, Камчатское море. Названия в честь Беринга возникали и в советское время. Так, Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 25 апреля 1957 года рабочий поселок Угольный на Чукотке переименован в Беринговский.

Казалось бы, ясно, за что люди чтут Беринга. Однако вот уже 250 лет не прекращаются отдельные наскоки и обвинения его в излишней осторожности, отсутствии исследовательского духа, безынициативности и чуть ли не трусости. Трусость — у человека, который 38 лет делал свои кампании не в уютных помещениях Адмиралтейства, а на морях, где в штормах и бореньях рождалась слава петровского флота! 26 лет он добровольно нес груз великой ответственности за небывалое по размаху предприятие, за сотни и тысячи жизней, а свою не ставил ни во что.

Трудно согласиться с надуманным, на мой взгляд, противопоставлением Берингу А. Чирикова. Например, географ И. М. Забелин, называя поименованные в честь Беринга физико-географические объекты «берегами несправедливости», утверждает: «Слава Беринга настолько искусственно раздута, насколько искусственно приглушена слава подлинного победителя Алексея Чирикова, по словам М. В. Ломоносова, «главного в этой экспедиции»… Виноваты в этом мы, ныне здравствующие, виноваты те из нас, кто за фактами не желает видеть людей, те, которым важно на каждое событие иметь монументальную символическую «фигуру»[26].

Конечно, молодой, полный сил, прекрасно образованный Чириков в самостоятельном плавании к американским берегам показал себя более энергичным и удачливым исследователем. Но очень трудно прогнозировать, что произошло бы с экспедицией, если бы командование ею было поручено Чирикову. Да и прогнозировать не надо, ибо даже недруги Беринга в сенате предпочли его жизненный и практический опыт и осторожность смелому, порывистому, но не очень опытному в делах житейских лейтенанту. И тот и другой честно выполнили свой долг, каждый на своем месте, а Беринг при этом еще за открытия заплатил собственной жизнью.

Нельзя, думается, исторические лица вынимать из обстановки их эпохи, действительных событий и препарировать на основании «изобретенного» И. Забелиным «нравственного подхода к оценке историко-географических событий». Так легко можно сбросить с пьедестала и Колумба и Магеллана лишь за то, что они в своих экспедициях не пользовались носовым платком…

Отрадно видеть, как последнее время все больше берет верх спокойная, основанная на действительных исторических фактах и документах точка зрения. «Как бы высоко мы ни оценивали заслуг Чирикова или других его помощников, главная роль принадлежит, конечно, руководителю»[27]. «Выдающийся русский мореплаватель XVIII в. В. И. Беринг был одним из образованнейших моряков своего времени. Он хорошо знал мореходную астрономию, навигацию, картографию и другие морские науки. Он умело руководил офицерами — участниками Камчатских экспедиций, имена которых навечно вошли в историю нашей страны и отечественного флота, в историю географических открытий»[28]. Это пишут исследователи, опирающиеся на многолетние архивные исследования.

Сейчас только на морских картах нашей Родины около ста географических объектов носят имена участников Второй Камчатской экспедиции. Многие из них повторены многократно: Прончищева — пять, Беринга — семь, Минина — одиннадцать раз. Абсолютное большинство их там, где работали эти люди. Но есть и исключения. Норвежский полярный исследователь Руал Амундсен, зимуя у таймырских берегов, назвал здесь в честь участников экспедиции Беринга мысы Вакселя, Ласиниуса, Стеллера, хотя они у Восточного Таймыра не бывали. Имена участников Второй Камчатской экспедиции есть и на Новой Земле — мыс Чекина и пролив Головина и даже в Антарктике — гора Крашенинникова.

Недавно «поплыли» на бортах географические названия в честь участников Второй Камчатской экспедиции: рефрижераторы «Берингов пролив» и «Остров Беринга», большой морозильный рыболовный траулер «Мыс Челюскин». Сами же имена соратников Беринга еще с конца прошлого века украшают борта арктических судов. Приобретенные в 1893 году в Англии суда, доставлявшие рельсы для строившейся Транссибирской магистрали, получили названия: двухвинтовой пароход— «Лейтенант Овцын», колесный буксир — «Лейтенант Малыгин», стальная парусная баржа — «Лейтенант Скуратов». Они, как и построенные в советское время деревянные шхуны «Прончищев», «Челюскин», «Х. Лаптев», много поработали на полярную гидрографию. С именем парохода «Челюскин» связана целая героическая эпопея, именуемая челюскинской.

Неслучайно и четыре из пятнадцати современных судов полярной гидрографии носят имена участников Великой Северной экспедиции: «Дмитрий Овцын», «Дмитрий Стерлегов», «Харитон Лаптев» и «Степан Малыгин». Для названия всей серии было намечено использовать имена исследователей разных

поколений, непосредственно в Арктике занимавшихся гидрографическими съемками. Если учесть, что восемь судов носят имена советских гидрографов, то станет ясно, как высоко оценивается вклад «птенцов Петровых» в создание арктической карты даже сегодня. Эти имена давно стали символом беспредельного мужества и верности долгу.

ГИДРОГРАФИЯ СТАНОВИТСЯ НАУКОЙ

Первые ученые-гидрографы. Первая лоция и карты Новой Земли. Подвиг Шалаурова. Открытие якутских островов. Экспедиция Биллингса — Сарычева. Генерал-гидрограф. Румянцевские экспедиции. Врангель и Анжу. Их спутники Матюшкин, Козьмин, Бережных. Кругосветные экспедиции.

«Гидрографические исследования на морях Русского государства, — писал советский историк и гидрограф А. И. Алексеев, — позволили первым русским гидрографам уже в середине XVIII в. создать оригинальные первоклассные труды, на которых затем, наряду с трудами зарубежных ученых, воспитывалось не одно поколение русских моряков и гидрографов»[29].

Так, в 1733 году полярный исследователь Степан Гаврилович Малыгин издал первый на русском языке учебник «Навигация по карте де Редюксион». В 1739 году вышел «Экстракт штурманского искусства из наук, принадлежащих к мореплаванию, сочиненный в вопросах и ответах для пользы и безопасности мореплавателей» ученого и государственного деятеля Федора Ивановича Соймонова, который и стал первым официальным руководством по гидрографии. Последняя его глава называлась «О описании заливов, пристаней и берегов морских». Соймонов в молодости дважды ходил морем с Балтики в Архангельск, позже более двадцати лег прожил в Сибири и всегда очень живо интересовался исследованиями северных морей, помогал в них как сибирский губернатор.

А вот руководитель первой гидрографической экспедиции Балтийского моря и организатор Морского кадетского корпуса Алексей Иванович Нагаев никогда на Севере не бывал, но преподавательской и ученой деятельностью оказал большое влияние на развитие полярной гидрографии. Профессор навигации Николай Гаврилович Курганов уже тогда понимал необходимость специальной подготовки гидрографов. В 1764 году в переведенном с французского труде «Бучерово новое сочинение о навигации, содержащее теорию и практику морского пути» он писал: *«Без сомнения, можно почитать идрографа за первых изобретателей, коим и последние причины, всех всей науке изъяснимых вещей, известны во всей их подробности. Им*

необходимо должно больше знать теории для того, чтобы дозволено было мореплавателям знать оной меньше».

Новейший академический «Словарь русского языка XVIII века» (Вып. 5. Л.: Наука, 1989. С. ИЗ) утверждает, что именно в этом сочинении Курганов впервые слово «водоописатель» заменил на «идрограф», или, как потом утвердилось, «гидрограф». Однако это сделал за пять лет до него М. В. Ломоносов. В статье «Рассуждение о большой точности морского пути», опубликованной в 1759 году, он ратовал за подготовку моряков «в математике, а особливо в астрономии, идрографии и механике искусных, и о том единственно старались, чтобы новыми полезными изобретениями безопасность мореплавания умножить»[30].

В 1764 году по инициативе М. В. Ломоносова была организована экспедиция, которая два года кряду тщетно пыталась из района Шпицбергена пройти через центральный полярный бассейн в Берингов пролив. Карты Шпицбергена, составленные начальником экспедиции В. Я. Чичаговым и участниками плавания лейтенантом Михаилом Немтиновым, штурманами Дмитрием Воробьевым и Федором Терехиным, вместе с картой Северного Ледовитого океана Ломоносова опубликованы в «Атласе географических открытий XVII–XVIII веков» издательством «Наука» в 1964 году (№ 143–146). Ожидание Ломоносова, что льды здесь окажутся разреженными, не оправдалось. Это предположение гениального помора сразу не вызвало поддержки у гидрографов Ф. И. Соймонова и А. И. Нагаева. Забегая вперед скажем, что спустя 169 лет в советский пионерный период освоения Арктики полярные гидрографы первыми выступили против предложения мурманского капитана С. В. Попова направить околополюсным путем транспортные суда. Лишь полвека спустя путь этот оказался по силам могучему атомоходу «Сибирь» и судну усиленного ледового класса «Капитан Мышевский»…

Несмотря на перенос великим преобразователем России морской столицы с берегов Северной Двины на невские берега, народные промыслы в Белом и Баренцевом морях продолжали развиваться, а значит, не шло на убыль и поморское мореплавание. Но по-прежнему правительство в лучшем случае интересовали лишь его экономические результаты. Поэтому осталось незамеченным и выдающееся плавание в начале 60-х годов XVIII века олонецкого кормщика Саввы Лошкина, с двум?! зимовками обогнувшего с севера Новую Землю. Составь кормщик хоть небольшой отчет и пусть приближенную карту тех мест, где он побывал, и это плавание вошло бы отдельной и важной

страницей в летопись полярных открытий. Увы, единственное свидетельство о нем дошло до нас в очень кратком и путаном рассказе мезенского кормщика Ф. И. Рахманина, который много лет спустя записал архангельский историк В. В. Крестинин.

Кстати, Крестинину принадлежит и составленное на основании свидетельств поморов «Географическое известие о Новой Земле» (с двумя прибавлениями), по существу, представляющее первую лоцию этого архипелага.

А вот шуерецкий кормщик Яков Яковлевич Чиракин, в 1766 году прошедший проливом Маточкин Шар, разделяющим Северный и Южный острова Новой Земли, догадался составить его план и схематическую карту. Он сумел заинтересовать сделанным им открытием архангельского губернатора Е. А. Головцына, в результате чего для описи Маточкина Шара была снаряжена на кочмаре купца Бармина экспедиция в составе штурмана Федора Розмыслова, подштурмана Матвея Губина, матросов Ивана Казимирова, Александра Кустова и девяти поморов. Чиракин сопровождал экспедицию. Ценой неимоверных усилий, ценой жизни самого первооткрывателя Якова Чиракина и семи его товарищей была создана первая морская карта Маточкина Шара, которая три четверти века исправно служила мореплавателям.

Значительный вклад в картографирование арктических побережий Якутии во второй половине XVIII — начале XIX века внесли местные промышленники. Купец из Великого Устюга Никита Павлович Шалауров в 1757–1764 годах пытался на двухмачтовом галиоте «Вера, Надежда, Любовь» пробиться с Лены в Тихий океан. Геолог и литератор Олег Куваев писал о Шалаурове: «…сей неистовый человек изменил купеческому предназначению ради морской гидрографии и открытия новых земель. Для географической науки он сделал достаточно много, но имя его известно лишь как символ редкого упорства и редкой неудачливости. И хотя в одиночку он сделал работу крупной государственной экспедиции, его фамилия не прижилась в летописи географической славы»[31].

В последнем, на мой взгляд, Куваев не совсем прав: деятельность Шалаурова на Севере высоко оценена историками и географами, ею интересовался А. С. Пушкин. «Имя сего мореплавателя известно во всей Сибири», — утверждал гидрограф Ф. П. Врангель, широко пользовавшийся картами Шалаурова. Они бережно сохраняются и теперь в Центральном государственном архиве ВМФ (ЦГАВМФ) рядом с лучшими картографическими творениями русских моряков. Одну из них Шалауров отправил в Сенат с Филиппом Вертлюговым летом

1764 года из устья Колымы, откуда сам с пятьюдесятью тремя спутниками вышел на своем галиоте на восток и пропал без вести.

Первое сведение о судьбе экспедиции поступило через два года от казацкого старшины Анадыря Петунина-Киргинтова, слышавшего от чукчей, что они в устье реки Веркон (теперь Пегтымель) восточнее мыса Шелагского нашли в холстяной палатке «мертвые человеческие тела, коих было сорок человек». Зимой 1791 года капитан-командор русского флота И. Биллингс слышал уже другой рассказ местных жителей, видевших «избу, покрытую парусиной, и что в той избе было множество костей человеческих». Только теперь эта находка была обнаружена в другом месте — в устье Чауна.

А еще спустя тридцать один год экспедиция Врангеля назвала мыс, на котором побывала, мысом Шалаурова Изба, так как рассказанное местными жителями заставило «полагать, что здесь именно встретил смерть свою смелый Шалауров»[32]. Врангель так описывает это место: «Строение это стоит уже 60 лет, и, несмотря на то, стены его совершенно хорошо сохранились, а только крыша обвалилась и вся внутренность засыпалась землей и снегом. Здесь нашли мы, кроме нескольких черепов и кошельков от кос, деревянный, обросший мхом патронташ. Впоследствии камакай (старшина. — С. П.) Шелагского мыса рассказывал нам, что когда ему было еще 10 лет, в хижине этой нашли несколько трупов и говорили, что оставшиеся в живых пять человек пошли отсюда пешком на Колыму»[33].

А. И. Алексеев первым разобрался с этими противоречивыми свидетельствами о гибели спутников Шалаурова. Они погибли от голода и холода в разных местах— одни на мысе Шалаурова Изба, другие в устье Веркона, третьи в устье Чауна. Возможно, небольшой группе удалось даже добраться до Колымы. Как утверждал О. Куваев, в поминальную книгу нижнеколымской церкви в 1764 году внесено более двадцати имен участников экспедиции. Без полной уверенности в их гибели никто бы их имена не вспомнил «за упокой». Значит, в год исчезновения Шалаурова на Колыме уже знали о судьбе его экспедиции. А это могло произойти, если бы кому-то из спутников Шалаурова удалось вернуться.

Несправедлива порой арктическая карта к своим создателям. Первым остров Большой Ляховский усмотрел направлявшийся на Колыму якутский казак Яков Пермяков. Через два года, в 1712 году, он в составе казачьей ватаги Меркурия Вагина посетил этот остров. Не закончив его обследование из-за недостатка продовольствия и собачьего корма, ватага вынуждена была

вернуться на материк. Здесь весной Вагин, его сын Василий и Пермяков были убиты взбунтовавшимися казакамп, которые отказались после зимовки возвращаться па остров. Одно время остров называли именем якута Этерикана, в 60-е годы промышлявшего там. Но окончательно за ним утвердилось имя промышленника Ивана Ляхова, который не только побывал на нем и лежащем севернее островке позже, в 1770 году, но отправил начальству письменное донесение об этом. Екатерина II, получив донесение якутского воеводы о вновь обретенных островах, приказала именовать их впредь Ляховскими. Память о Меркурии Вагине сохраняет полуостров Меркушина Стрелка, для имени Я. Пермякова на картах вообще не нашлось места.

В феврале 1775 года Якутская воеводская канцелярия направила на Ляховские острова землемера Степана Хвойнова с предписанием проследить за приемом в казну десятой доли «упромышленной им, купцом Ляховым, по объявлению ево, кости и песцов». В тот год Хвойнов сумел описать лишь Большой Ляховский, проехав вокруг него на собаках 364 версты. 25 мая он записал в своем журнале: «По объявлению якутского купца Ивана Ляхова имеется за сим первым островом второй остров, затем третий, которые велено мне указом описать и по тамошнему обращению воздуха и за недостатками харчевых припасов как людям, так и собакам и за погодами удержались на первом острову в малом Зимовье июнь до 6 числа, а по очищения погоды воздух стал теплы и ехать на собаках не мочно и отложено оные описи до предпудущаго 776 года майя до 1-го числа»[34].

Однако ни в 1776 году, ни в 1777-м Хвойнов не смог из-за непогоды перебраться на второй остров. Тем не менее по собранным у промышленников сведениям он нанес на карту и остров Малый Ляховский, и даже часть третьего острова — Котельного. В Якутск Хвойнов возвратился лишь 17 июля 1778 года.

Мы почти ничего не знаем о жизни Степана Хвойнова. Известно лишь, что он был «геодезии учеником», а его искусство и труды не принесли ему ни достатка, ни почета при жизни. В 1841 году полярный исследователь М. Геденштром писал: «Этот бедняк остался у Ляхова и помер у него в работниках». Бесследно исчезли подлинные материалы его съемок. Но в Центральном государственном архиве ВМФ хранится копия рукописи его журнала. В XVIII веке он был издан на немецком языке, а на языке подлинника такой чести пока не удостоился…

Острова Медвежьи в Восточно-Сибирском море были усмотрены казаками-первопроходцами. В 1740 году Дмитрий Лаптев самый большой остров архипелага даже назвал островом

Св. Антония (теперь Крестовский). Но окончательное название они получили от составителя их первой карты полковника Ф. Плениснера, который в журнале снимавшего их в 1763 году сержанта Степана Андреева вычитал, «что на тех островах очень довольно медвежьих следов, да и живых медведей несколько видели, а иных убили»[35].

Недостатки описания Медвежьих островов, исполненного Андреевым, не очень-то грамотным в геодезии, исправляли в 1769–1771 годах прапорщики геодезии Иван Леонтьев, Иван Лысов и Алексей Пушкарев. В этой экспедиции участвовал чукча Н. И. Дауркин, который наряду с картой геодезистов составил свою — хоть и менее точную, но более подробную.

В 1763–1764 годах Дауркин исколесил всю Чукотку. Составленные им тогда карты и записки послужили основой для опубликованного Плениснером популярного описания Чукотки — «Известия о Чукотском Носе». В экспедиции И. Биллингса в 1786–1791 годах Дауркин вместе с И. Кобелевым высаживался на берег Северной Америки, совершил несколько больших походов по Чукотке, участвовал и в санном переходе Биллингса от Мечигменской губы до Анадырского острожка. Роль Дауркина как переводчика и посредника во взаимоотношениях с местным населением трудно переоценить. Совет Министров РСФСР постановлением № 168 от 30 марта 1973 года назвал полуостров, «расположенный в северо-восточной части Чукотского полуострова, ограниченный с запада Колючинской губой, с севера Чукотским морем, с востока Беринговым проливом, с юга Мечигменским заливом, полуостровом Дауркина».

Экспедиция Биллингса была самой большой и продолжительной (8 лет и 5 месяцев) в XVIII веке после Великой Северной. Собственно, она и снаряжалась для завершения описи северных берегов Чукотки, которую не удалось сделать Д. Лаптеву. Построенные на Колыме суда И. И. Биллингса и его помощника Г. А. Сарычева тоже не смогли преодолеть льды восточнее мыса Большой Баранов. Еще два года Биллингс и Сарычев тщетно пытались обогнуть Чукотку в обратном направлении на построенных в Охотске судах. Наконец в 1791–1792 годах, как говорилось выше, Биллингс сухопутным путем пересек Чукотский полуостров. Впервые была получена карта внутренних частей Чукотки. Это был большой научный подвиг.

И все-таки, как и Витуса Беринга, Биллингса в последующем винили в том, что он не смог описать берег от Шелагского мыса до мыса Дежнева, и во многих других грехах. Многочисленные научные заслуги экспедиции приписывались Г. А. Сарычеву. Лишь недавно была восстановлена справедливость в отношении этого

мореплавателя: «Начальник этой экспедиции Иосиф Биллингс, англичанин по происхождению, — писал профессор М. И. Белов, — принадлежал к числу тех иностранцев, которые, находясь на русской службе, служили России честно и с пользой для дела. Биллингс обладал незаурядной морской подготовкой; до службы в России оп участвовал в путешествиях капитана Кука, хорошо знал астрономию и навигацию»[36].

А. И. Алексеев недавно нашел в Архиве внешней политики России новое документальное подтверждение активного участия Биллингса в гидрографических работах на Чукотке: «В списке морских и береговых журналов, карт и планов, которые велись во время экспедиции и которые были сданы по окончании экспедиции в Адмиралтейств-коллегию, значится, что Биллингс составил 20 карт и планов, Сарычев — 15, Гилев — 14, Галл — 4, Прибылов — 3, Епистратов — 1. Но зато если Биллингс, Галл и Беринг вместе заполнили только 13 журналов с описями, то на одного Сарычева приходится 29 журналов»[37].

Лейтенанты Христиан Беринг (внук руководителя Великой Северной экспедиции) и Роберт Галл, штурман Гавриил Прибылов, геодезии сержант Алексей Гилев— лишь немногие из 141 участника экспедиции. Помимо них карты составлял также казачий сотник Иван Кобелев, а участника экспедиции профессионального художника Луку Алексеевича Воронина по праву можно считать первым русским живописцем, рисовавшим в Арктике.

Гавриил Андреевич Сарычев — ближайший помощник И. И. Биллингса, как видим, был самым активным и результативным участником Северо-Восточной экспедиции. Одним из первых он использовал для астрономических работ только что появившиеся в России секстаны, хронометры и ахроматические телескопы, ввел в практику метод прибрежной описи с байдар или малых гребных судов, оказавшийся весьма удобным при работах в шхерных районах. Вышедшая в двух частях в 1802 году книга Сарычева с описанием экспедиции и посещенных ею мест, по словам А. И. Алексеева, «служила мореплавателям таким же неизменным пособием для мореплавания, каким является лоция»[38]. Она до сих пор не утратила своего научно-исторического значения и, изданная в 1952 году под сокращенным названием «Путешествие по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану» массовым тиражом, давно снова стала библиографической редкостью.

К первой части первого издания книги Сарычева в 1803 году был подготовлен атлас, содержащий 50 карт, составленных участниками экспедиции, — первых в России карт, на которых

ведется счет долгот от Гринвичского меридиана.

В 1804 году выходит важнейший теоретический труд Сарычева по гидрографии — «Правила, принадлежащие к морской геодезии, служащие наставлением, как описывать моря, берега, острова, заливы, гавани и реки, плавая на больших парусных и малых гребных судах, также и идучи с мерою по берегу, с показанием, как сочинять морские карты и на оных располагать описанные места». В предисловии Гавриил Андреевич писал, что для этого труда долгие годы накапливал «из своего журнала особенные лучшие правила». Второе издание этой работы вышло под более коротким и менее пространным заголовком и более полувека служило гидрографам.

20 марта 1808 года Г. А. Сарычев назначается почетным членом Государственного адмиралтейского департамента (к этому времени заменившего Адмиралтейств-коллегию) с присвоением звания гидрографа русского флота. «Несмотря на то, что в эти годы не было официального гидрографического органа, гидрографическими исследованиями занималась группа офицеров Адмиралтейств-коллегии, а затем Адмиралтейского департамента во главе с Сарычевым. Очень трудно проследить непосредственное участие и роль Сарычева в решении вопросов по гидрографическому исследованию морей, омывающих страну, и в кругосветных русских плаваниях. Вся переписка шла через Адмиралтейств-коллегию, и можно только угадывать за этой перепиской большую работу гидрографа вице-адмирала Сарычева и его группы»[39],— пишет А. И. Алексеев и тем не менее приходит к выводу, «что именно при Сарычеве морская гидрография стала ведущей наукой среди географических наук. По существу, она по-настоящему получила права гражданства в 1808 г., когда во главе ее встал Сарычев. Затем в 1827 г. вместо существовавшего Государственного адмиралтейского департамента было образовано два совершенно самостоятельных учреждения: Управление генерал-гидрографа и морской ученый комитет»[40].

Не всегда инициатива арктических экспедиций исходила из морского ведомства. Так, экспедиция горного инженера Василия Лудлова на поиски серебра на Новой Земле в 1807 году и экспедиция сибирского ссыльного Матиаса Геденштрома по исследованию Новосибирских островов в 1811 году были снаряжены по указанию государственного канцлера Н. П. Румянцева. В отличие от своего деда — военного сподвижника Петра I и отца — генерал-фельдмаршала екатерининских времен Николай Петрович проявил себя способным организатором науки, торговли и промышленности. Он заинтересовался слухами о

наличии серебра на Новой Земле и существования суши, якобы простирающейся вдоль всего северного побережья Евразии и даже соединяющейся с Америкой. Слухи эти бытовали еще среди колымских казаков М. Стадухина. Все последующие открытия островов к северу от якутских берегов только подогревали этот миф, как и молва о гипотетических Землях Андреева и Санникова.

Геолог — тогда называли геогност — Лудлов никаких значительных месторождений на Новой Земле не нашел.

А вот доставивший его туда на судне «Пчела» капитан Григорий Поспелов составил неплохую по тем временам карту этого архипелага. Во всяком случае, он сделал для картографии Новой Земли значительно больше, чем руководитель направленной туда в 1819 году Государственным адмиралтейским департаментом экспедиции на бриге «Новая Земля» лейтенант А. П. Лазарев.

Зато Матиас, в Сибири его звали Матвей Матвеевич, Геденштром в исследованиях Новосибирских островов преуспел значительно больше Лудлова. Одним из главных его помощников был якутский промышленник, первооткрыватель многих островов Яков Санников. Ему было поручено обследование пролива между островами Котельный и Фаддеевский, сам Геденштром взял на себя картографирование двухсот верст острова Новая Сибирь, который, как он предполагал, и соединяется с Америкой. Именно оттуда впервые была усмотрена Земля Санникова, и Геденштром пытался достичь ее по льду в 1810 году, пока не убедился, что это всего лишь ледяные надолбы. Однако велико было убеждение в существовании новых земель к северу от Новосибирских островов. К тому же к востоку была нанесена на карты «по описанию сержанта Андреева в 1762 году землица Тикиген, обитаемая народами хрягай». Геденштром в поисках Земли Андреева прошел к северу от мыса Баранов Камень 245 верст, но так и не обнаружил ее.

Как это ни абсурдно, но именно несуществующие земли были, пожалуй, главными географическими достижениями экспедиции Геденштрома. Полтора столетия они как магнит притягивали внимание ученых, многочисленные экспедиции. Не один десяток географических открытий был сделан на севере Якутии благодаря поискам легендарной Земли Санникова.

Кстати, в Арктике было много гипотетических земель: Земля Бредли, Земля Кенана, Земля Так-Пука, Земля Президента — в Канадском секторе; Земля Крестьянки к северу от острова Врангеля и Земля Муханова к северо-востоку от острова Генриетты; Земля Джиллиса севернее Шпицбергена, Земля

Петермана и Земля Короля Оскара севернее Земли Франца-Иосифа. Землю Макарова в последнем районе не только видели в 1899 году с ледокола «Ермак», но даже пеленгами определили ее размеры.

Принято считать, что в «открытиях» этих земель обычно повинны полярные миражи и искаженные световой рефракцией громадные многолетние дрейфующие ледяные горы. Но не надо забывать и о гипнозе таинственного и малоизученного района, о неодолимом желании открыть новое там, где действительно недавно открывали. Как говорится, кто хочет, тот всегда найдет…

Несколько слов о помощниках Геденштрома. Работавший на Новосибирских островах землемер Иван Ефимович Кожевин к этому времени уже имел опыт съемок. В 1804 году он составил карту Восточной Сибири и русских владений в Северной Америке, а на следующий год участвовал в академической экспедиции на Дальнем Востоке ботаника И. И. Редовского. В Якутии работал еще его отец, уездный землемер Ефим Кожевин. По заданию экспедиции Биллингса — Сарычева он снял нижнее течение рек Лены, Яны и Оленека. Особенно удачно было им картографировано «ленское многоостровье» — дельта Лены, в которой и ныне разобраться нелегко. «Ефим Кожевин, — пишет географ и писатель Сергей Марков, — пройдя в 1795–1799 годах побережье Ледовитого океана от устья Лены до Чукотского Носа, записал сказание о великих кочах и передал его своему сыну Ивану»[41]. Суть этого «баснословия жителей» в том, что «до заведения Якутска и Жиганска», то есть до 1632 года, по Лене в море сплыли три коча. Один погиб на Зашиверских порогах, другой обошел Чукотку и Камчатку, а третий прибило к берегам Аляски…

В 1811 году заболевшего землемера И. Е. Кожевина в экспедиции Геденштрома заменил геодезист Петр Пшеницын. В марте с сотником Антоном Татариновым на трех нартах он объехал остров Новая Сибирь в поисках Земли Санникова. Переправившись через Благовещенский пролив, он приступил к картографированию острова Фаддеевский. В этом ему помогали казак Никулин и владимирский крестьянин Степан Фаддеев, в честь которого Я. Санников и М. Геденштром и назвали этот остров.

Вряд ли знают владимирцы, что имя их безвестного земляка носит один из самых больших полярных островов. И. Ф. Крузенштерн в 1818 году не без основания предлагал даже переименовать остров Фаддеевский в честь первооткрывателя Якова Санникова — главного действующего лица в экспедиции Геденштрома. Однако неисповедимы пути топонимистические,

теперь его имя носит пролив Санникова, речка на острове Котельный и легендарная Земля Санникова.

Съемку Фаддеевского Пшеницыну пришлось делать пешком, так как оленей не смогли переправить из-за раннего таяния, а имевшиеся собаки передохли из-за отсутствия корма. «6 октября прибыл на Фаддеевский Санников и застал нас в самой крайности», — пишет Пшеницын в описании своего путешествия, копия которого хранится в Ученом архиве Географического общества (ф. 166, оп. 1, д. 664). Через неделю Санников доставил всех в свое зимовье на Котельный. Здесь Пшеницын и составил свою карту Новосибирских островов, которая вобрала в себя все, что знали о них якутские промышленники. Впервые на ней были показаны остров Бельков (теперь Бельковский), открытый еще три года назад промышленником Н. С. Бельковым, и стан Обухова (теперь на этом месте острова Новая Сибирь показывается река Обухова), построенный плотником экспедиции.

В 1814 году Н. С. Бельков с работником во время санной поездки из дельты Лены на «свой» остров усмотрел еще один неизвестный остров. На следующий год якут Максим Ляхов установил, что это два острова, Бельков назвал их именами святых — Васильевским и Семеновским (первый разрушился к 1936, второй — к 1954 году). В дальнейшем промышленник оказал транспортную помощь Янской экспедиции П. Ф. Анжу. Советами содействовали ей и Колымской экспедиции Ф. П. Врангеля Геденштром и Санников, а унтер-офицер Иван Решетников и казацкий сотник Антон Татаринов даже участвовали в них.

Морские лейтенанты Петр Федорович Анжу и Фердинанд Петрович Врангель также сменили палубу кораблей на собачьи и оленьи упряжки. Конечно, выполненная ими в 1821–1824 годах съемка побережья от устья Оленека до Колючинской губы с прилегающими островами была точнее съемок их предшественников, потому что и инструменты у них были совершеннее, и знания гидрографии получше. Имена этих исследователей теперь носят острова Анжу, в которые входят остров Котельный, Земля Бунге, Фаддеевский, Новая Сибирь, Бельковский, а также полуостров Стрелка Анжу и озеро Анжу на севере Фаддеевского, мыс Анжу на юго-западе Котельного. Имя Врангеля присвоено большому острову между Восточно-Сибирским и Чукотским морями, в существование которого Фердинанд Петрович верил, пытался неоднократно достичь его по льду. Он нанес его на своей карте предположительно, с надписью «Горы видятся с мыса Якан в летнее время».

Анжу и Врангель прожили по 74 года, дослужились до чина

полного адмирала. Оба не утратили интереса к гидрографии до последних своих дней, активно помогали создавать Русское географическое общество. Анжу долгое время был членом Морского ученого комитета, директором Департамента корабельных лесов; Врангель — главным правителем Русской Америки, директором Гидрографического департамента и даже морским министром. Ни тот ни другой в своих арктических экспедициях не сделали больших географических открытий, однако научная известность Врангеля несоизмеримо выше. Этому, несомненно, содействовало издание им замечательной книги о своей экспедиции, которую мы цитировали не раз. Рукопись же книги Анжу погибла во время пожара в его доме в Петербурге. Где-то затерялся и его экспедиционный дневник.

Подобным образом сложилась и судьба их спутников. Если помощник Врангеля и однокашник А. С. Пушкина по Царскосельскому лицею Федор Федорович Матюшкин тоже прожил 74 года, стал полным адмиралом, председателем Морского ученого комитета, то другому его помощнику Прокопию Тарасовичу Кузьмину суждено было закончить жизнь в 56 лет в скромном чине подполковника корпуса флотских штурманов. И дело не в том, что за свою жизнь Козьмин не издал ни одной книги, не сделал ни одного доклада в столице, а в том, что он принадлежал к корпусу, который в царском флоте считался черной костью. Никто не принимал во внимание, что почти сорок лет в жару и стужу, пешком и на корабле, в сибирской тундре, на арктическом льду и в буйных водах дальневосточных морей добывал он данные для книг и докладов, которые писали и делали другие.

Всю свою жизнь провел в морях и умер подполковником корпуса штурманов, едва перевалив за сорок, и штурманский ученик Петр Иванович Ильин, который в экспедиции Анжу выполнил съемку Якутского побережья от устья Яны до устья Оленека. Для его имени тоже не нашлось места на карте.

Штурманскому ученику в экспедиции Анжу Илье Автономовичу Бережных повезло еще меньше. Он учился в кронштадтском училище вместе с П. К. Пахтусовым. Два года работы на далеких арктических островах принесли ему звание штурманского помощника унтер-офицерского чина и лишь по окончании экспедиции Анжу— самый низкий в табели о рангах чин 14 класса. Новосибирские острова он облазил вдоль и поперек. Недаром П. Ф. Анжу в его честь назвал северо-западную оконечность острова Фаддеевского, откуда он выезжал на поиски Земли Санникова.

Имя Бережных встречается и среди имен первых гидрографов

Белого и Баренцева морей. Не его вина, что проекту обследования восточного побережья Новой Земли на оленях, представленному Бережных в 1828 году, морское ведомство предпочло проект Пахтусова, который рассчитан был на средства благотворителей. Мечта же Бережных после Печорской экспедиции 1827 года вернуться на Север не осуществилась. Он участвовал в русско-турецкой войне, плавал в Средиземном море и умер в 1839 году в чине штабс-капитана корпуса флотских штурманов.

Определенный вклад в создание арктических карт внесли русские кругосветные экспедиции, которые, начиная с первой «кругосветки» И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского, много сделали для совершенствования методов гидрографических работ и создания новой науки океанографии.

Попытки отыскать Северо-Западный проход вдоль берегов Северной Америки предпринимала снаряженная на средства Н. П. Румянцева в 1815–1818 годах экспедиция О. Е. Коцебу на бриге «Рюрик». В ряду многочисленных кругосветных экспедиций в Русскую Америку это была первая чисто гидрографическая экспедиция. Одновременно с экспедицией Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева, открывшей в 1820 году Антарктиду, для поисков арктического прохода в Атлантический океан из Берингова пролива отправилась на шлюпах «Открытие» и «Благонамеренный» экспедиция М. Н. Васильева и Г. С. Шишмарева. Там, где сегодня нередко застревают во льдах могучие ледоколы, полтора века назад русские моряки пытались искать морские пути на деревянных парусных судах и оставляли свои автографы на морских картах.

ИССЛЕДОВАНИЯ «ДОМАШНИХ» МОРЕЙ

Эпизодические съемки морских офицеров. Карты, устаревшие до издания. Почин Литке. Печорская экспедиция. Подвижник русской гидрографии и его помощники. Штурмана штурмуют Новую Землю.

Так вышло, что, начиная с Великой Северной экспедиции, моряки-гидрографы с завидным упорством исследовали все арктические моря России, а до самых близких — Баренцева, которое весь мир называл Русским, и «домашнего» Белого руки не доходили. Естественно, так долго оставаться не могло. Тем более что политическая обстановка вынуждала Россию держать на Севере военно-морской флот.

Морской картограф К. А. Богданов считает первой сохранившейся картой Белого моря хранящуюся в библиотеке Академии наук СССР копию рукописной карты Соловецких островов, снятую с неизвестного источника в 1729 году. Однако, вне сомнений, это не самая древняя карта.

В 1701 году картограф Андриан Шхонебек перегравировал карту северной части Белого моря и южной части Баренцева моря из атласа «Зеефакел» голландца Иоганна Ван-Кейлена. Карта плохо отражала действительность, так как на ней были искажены не только очертания берегов, но и транскрипция древних поморских географических названий.

Поэтому уже в 1741 году для гидрографического обеспечения зимовавшей в Екатерининской гавани Кольского залива эскадры капитана Лювеса лейтенантом Винковым, геодезистом Зубовым и «академии учеником» Михаилом Страховым была выполнена опись острова Кильдин и Кольского залива. Одновременно «флота мастер» Евстахий Бестужев и мичман Петр Михайлов произвели промер рек Чижи и Чеши, доказав полуостровное положение Канина Носа.

В 1746 году лейтенант Жидовин и штурман Иванов смогли описать лишь устье Северной Двины. Несмотря на самоотверженность, немногим больше сумели сделать в 1756–1757 годах на одномачтовом боте лейтенант Беляев и штурмана Толмачев, Погуткин и Ломов в Мезенской губе. Капитан-лейтенант М. С. Немтинов в 1769 году лишь наметил контуры Летнего берега и Онежских шхер.

На основании этих гидрографических работ в 1770 году была составлена рукописная карта восточной части Белого моря. Вводя ее после длительного забвения в 1954 году в научный оборот, К. А. Богданов отмечал, что, «несмотря на недостатки этой карты, основанной на немногих астрономических пунктах, она значительно точнее передавала очертания Белого моря…»[42].

В 1777 году лейтенант Пустожерцев картографировал некоторые острова и устья рек на западе моря. Фрегат «Евстафий» из эскадры контр-адмирала Хметевского в 1779 году описал острова Иокангские и Большой Олений, другие корабли эскадры — норвежский берег. На следующий год за исследование Терского берега взялись лейтенанты Петр Григорков с мичманами Воиновым и Мялицыным и Дмитрий Доможиров с мичманом Поскочиным и штурманом Харламовым. И снова малыми средствами пытались делать большие дела, к тому же пренебрегая опытом и знаниями местных промышленников. Даже прямое указание лоцмана — старого мезенского кормщика Тимофея Баранова на местоположение банок к северу от острова Моржовец мало помогло лейтенантам.

Начиная с 1798 года в течение пяти лет большая экспедиция генерал-майора Логгина Ивановича Голенищева-Кутузова «пахала» Белое море. Каждый из семнадцати отрядов возглавлял флотский офицер, которому помогал штурман или штурманский ученик.

О большинстве офицеров мы практически ничего не знаем. Работа «при описи Белого моря» являлась лишь кратковременным эпизодом их службы, основная часть которой прошла в строю на Балтике. Дольше других на Севере пробыл Бернгард Борисович Берх, снимавший со штурманом Роговым западную часть Белого моря. Он вернулся в Кронштадт лишь в 1804 году на построенном в Архангельске корабле «Сильный». Но только, пожалуй, Николай Васильевич Алферьев, командовавший судами Беломорской экспедиции «Св. Николай» и «Надежда», до конца дней своих остался верен Северу. И это несмотря на то, что до экспедиции он познал и более легкую службу: командовал придворными яхтами, работал на теплом Каспии. Правда, в гидрографических работах он больше непосредственно не участвовал, но всегда ими интересовался и содействовал им — и когда руководил заготовкой леса для Архангельского порта, и в последующем, когда возглавлял внутреннюю брандвахту и 3-й ластовый экипаж.

Громадный труд многих людей экспедиции, по существу, пропал даром. «По окончании всех этих работ, — писали гидрографы в конце прошлого века, — Голенищев-Кутузов составил генеральную карту Белого моря, которая была

награвирована в 1806 году. Когда карта эта вошла в употребление, на ней обнаружились большие неверности и искажения, произошедшие, главным образом, от неверно определенных астрономических пунктов»[43]. Л. И. Голенищев-Кутузов много сделал как гидрограф и картограф, но славу о себе оставил негромкую. Кажется, он всегда больше был озабочен тем, чтобы скрыть свои просчеты, а не исправить их, и, пользуясь положением в морских кругах, легко добивался высокой оценки своей деятельности. Это не могло не принести ущерба отечественной гидрографии…

Ф. П. Литке в 1821 году, направляясь в свое первое плавание к берегам Новой Земли, по карте Голенищева-Кутузова плотно посадил бриг «Новая Земля» на банку в северной части Белого моря. Только чудом удалось спасти судно. Этим плаванием началось систематическое гидрографическое исследование наших самых западных на Севере морей: «За четыре года были выполнены следующие работы: произведена опись около 370 миль Мурманского побережья, 650 миль Новоземельского, 60 миль островов Вайгач и Колгуев и составлено 18 генеральных, путевых и частных карт… За время с 1821 по 1824 г. склонение компаса было определено в 46 пунктах, на основании которых уже можно было иметь достаточно полное представление вообще о магнитном склонении в Баренцевом море. Открыто постоянное течение, идущее на север вдоль западного берега Новой Земли, впоследствии названное именем Литке, и обнаружены непостоянные по силе и направлению течения вдоль Мурманского побережья»[44].

Литке помимо своей экспедиции руководил всеми исследователями, работавшими в это время па Севере. «Федор Петрович Литке», — пишет историк А. И. Алексеев, — был разносторонне одаренным человеком, но главным своим научным занятием он всегда считал гидрографию. Литке справедливо называют продолжателем дела Ф. И. Соймонова, А. И. Нагаева, Г. А. Сарычева, хотя он и не занимал (так же как и Соймонов) официальных высоких постов на гидрографической службе»[45]. Правда, когда ставился вопрос о возрождении звания генерал-гидрографа, которое после смерти Сарычева никто не носил, его собирались присвоить Литке. Но хлопотные обязанности президента Российской Академии помешали Федору Петровичу принять его.

В 1821 году начала действовать и Печорская экспедиция, которой руководил опытный штурман 12 класса Иван Никифорович Иванов. Помогали ему только что окончившие Штурманское училище штурманские ученики Петр Кузьмич

Пахтусов и Николай Маркович Рагозин. Два года весьма ограниченными средствами вели они гидрографические исследования на своенравной Печоре и к востоку от нее. Ф. П. Литке, которому в 1824 году подчинили экспедицию, отмечал И. Н. Иванова и его помощников в донесении Адмиралтейскому департаменту: «Описывая в открытых карбасах берег океана и острова, в нарочитом расстояний от материка лежащие, подвергали они неоднократно жизнь свою очевидной опасности, не говоря уже о всякого рода трудностях и недостатках во всем, а наконец, и в самой пище, которые они с самого начала до самого конца экспедиции переносить долженствовали»[46].

На следующий год экспедицию разделили на два отряда: западный под руководством уже упоминавшегося спутника Анжу И. А. Бережных (в него вошел и Пахтусов) и восточный. Если первый закончил работу зимней описью Чешской губы в 1826 году, то второй продолжал съемки до глубокой осени 1828 года, дважды перезимовав в Обдорске. Здесь в полуразвалившейся хижине — под полом ее хлюпала вода, а окна были затянуты налимьей шкурой — Иванов составлял свои карты побережья Карской губы и полуострова Ямал. Главные же лишения гидрографы испытывали во время съемок: тонули, замерзали, голодали, падали от усталости… И все для того, чтобы потомки могли отметить: «Карта Иванова являлась наиболее точной для своего времени»[47]. Другой награды гидрографы не ждали.

Особо подвижнической была деятельность на Европейском Севере Михаила Францевича Рейнеке. Перед ним открывалось блестящее будущее как в Адмиралтействе, так и в дальних вояжах. Но он, двадцатилетним мичманом попав в Архангельск, привязался к суровому краю.

Обеспокоенное неоднократными авариями кораблей в результате неточности карты Голенищева-Кутузова, архангельское морское начальство посылает для промеров северной части Белого моря в 1816 году капитан-лейтенанта Сорохтина на шлюпе «Прам», в 1822 — капитан-лейтенанта Е. А. Длотовского и в 1823–1824 годах капитан-лейтенанта П. Б. Домогацкого на бриге «Кетти». В 1825-м на этом же судне отправилась руководимая Ф. П. Литке экспедиция участника первой русской Антарктической экспедиции лейтенанта Д. А. Демидова. Ему сопутствовали лейтенант М. Ф. Рейнеке, мичманы А. А. Шатилов и Ф. А. Бубнов. Однако ввиду неблагоприятной погоды и эта экспедиция не смогла до конца выяснить сложный подводный рельеф этого района.

В 1826 году по предложению Литке М. Ф. Рейнеке назначается начальником Кольской экспедиции, которой

предстояло продолжить начатые Федором Петровичем гидрографические исследования на Мурмане. Много лет спустя Рейнеке признается Литке: «Вы виновник гидрографической моей жизни, Вы были и руководителем моим в ней. Без Вас не смог бы я исполнить того, что сделал и что снисходительные судьи признают достойным внимания…»[48].

«Кольская экспедиция, — пишет много занимавшийся ее историей В. М. Пасецкий, — произвела детальную опись Кольского залива, о. Кильдина и Мурманского берега вплоть до границ с Норвегией. Работы опирались на 13 астрономических пунктов… Одновременно с картами была составлена лоция. Кольская экспедиция была важной вехой в гидрографическом обследовании северных берегов России»[49].

В марте 1827 года Рейнеке возглавляет Беломорскую экспедицию. Ей предстояло уточнить и дополнить только что напечатанный и уже устаревший «Атлас Белого моря с прилегающими заливами Онежским и Кандалакским…» Голенищева-Кутузова. Кандидатуру Рейнеке предложил «первый плаватель круг света» И. Ф. Крузенштерн. Большое участие в снаряжении экспедиции и успешном ее завершении приняли генерал-гидрограф Г. А. Сарычев и его помощник Ф. Ф. Шуберт.

В. М. Пасецкий в историческом очерке «Три Крузенштерна» много говорит о несправедливых гонениях на Крузенштерна со стороны Г. А. Сарычева, который якобы «довольно изобретательно устранял со своего пути восходящие звезды русской морской науки»[50]. Оставим на совести историка намек на то, что Ю. Ф. Лисянский и В. М. Головнин были отстранены от флотских дел «благодаря» Сарычеву. Вряд ли это так. Но неприязнь между Крузенштерном и Сарычевым действительно существовала. И кто в этом больше повинен, даже трудно сказать. Ну не любили люди друг друга. Однако, как свидетельствуют архивные документы, по основным вопросам морских исследований, в том числе и на Севере, сотрудничали тесно.

Тем более спорен вывод о том, что упраздненный в 1827 году Адмиралтейский департамент был «заменен более громоздким и обширным бюрократическим аппаратом, который похоронил многие важные проекты полярных исследований»[51]. Именно в результате образования в составе Главного морского штаба Управления генерал-гидрографа, то есть официального создания русской гидрографической службы, стали возможны многие гидрографические экспедиции. Последовавший же в середине XIX века спад интереса к освоению Северного морского пути вызван был более глубокими причинами, и в первую очередь серьезным кризисом производительных сил и производственных отношений

в дореформенной, крепостнической России.

Однако вернемся к Беломорской экспедиции. Пять лет бриг «Лапоминка» грузоподъемностью 200 тонн и шхуны № 1 и № 2 по 45 тонн бороздили беломорские просторы, исследуя их как «береговою мерою», так и судовыми и шлюпочными промерами. Комплектование нижних чинов производилось по большей части из архангельских ластовых экипажей, где служили не годные к строевой службе больные и старые матросы, ко всему нередко до этого не видавшие моря. Офицерского состава постоянно не хватало. К тому же его текучесть была высокой — за время экспедиции в ней поработали 27 офицеров на тринадцати штатных должностях. Помимо Рейнеке лишь Иосиф Петрович Милюков да штурманы Иван Елисеевич Вепрев и Александр Петрович Селиверстов участвовали во всех плаваниях. Командиры шхун лейтенанты Николай Федорович Ломен и Андрей Логгинович Юнкер, которыми Рейнеке остался очень доволен в первую навигацию, на следующий год были отозваны в действующую Средиземноморскую эскадру. Их место заняли лейтенанты Василий Степанович Нелидов и Василий Андреевич Кротов.

Экспедиционные трудности подрывали здоровье моряков. Вернувшись больным из первого плавания, умер в 1829 году лейтенант Александр Григорьевич Котельников. Умер по возвращении из плавания осенью 1833 года лейтенант Иосиф Петрович Милюков. Недолгим был век участников экспедиции мичманов Иустина Игнатьевича Рубанова и Алексея Алексеевича Тверетинова.

Много раз экспедиционные суда были на краю гибели, и лишь находчивость командиров и самоотверженные действия экипажей предотвращали ее. Не менее сложными бывали высадки на берег. Так, вечером 25 июня 1827 года мичман А. М. Иванчин-Писарев и кондуктор корпуса флотских штурманов П. К. Пахтусов на двух шлюпках с шестнадцатью матросами отправились на остров Моржовец для строительства там знака и описи берега. Едва шлюпки отвалили от борта стоявшего на якоре брига, как неожиданно сорвался свирепый шторм с дождем. «Лапоминка» успела укрыться за подветренным берегом острова, а береговая партия, достигнув берега, не смогла поднять шлюпки на крутой склон, и их разбило. Двое суток люди провели на острове под проливным дождем и пронзающим ветром без огня, но задание выполнили.

Помощник Рейнеке Алексей Михайлович Иванчин-Писарев за участие в декабрьском восстании был сослан в Архангельск «для исправления образа мыслей под бдительный надзор начальства».

Михаил Францевич был не только доволен деловыми качествами своего подчиненного, но и, судя по всему, во многом разделял его образ мыслей. По представлению Рейнеке Иванчина-Писарева вскоре произвели в лейтенанты, а в 1830 году назначили командиром «Лапоминки».

Результаты экспедиции Рейнеке оказались внушительными. За три лета было закончено обследование Северных кошек, выявлен подводный рельеф Мезенского, Онежского, Кандалакшского, Двинского заливов и устьев впадающих в них основных рек. Уточнено положение многих островов и приметных мест на берегах Терском, Канинском, Зимнем, Поморском, Карельском, для чего определен 31 астрономический пункт. Впервые в открытом море с помощью изобретенных Рейнеке приборов были поставлены исследования колебаний уровня моря и прозрачности воды. Особое внимание уделялось метеорологическим и магнитным наблюдениям, а также исследованию течений.

На основании данных Беломорской экспедиции в 1833 году были изданы «Атлас Белого моря», а потом и «Гидрографическое описание северного берега России» (сначала в 1843 году вышла II часть — Лапландский берег, затем в 1850-м I часть — Белое море), в предисловии к которому Рейнеке писал: «Это был первый опыт соединить описание гидрографических подробностей со сведениями о прочих свойствах описываемого края» (Ч. 1, с. VI). Петербургская Академия наук присудила Рейнеке за эти труды свою высшую награду — Демидовскую премию. А через пять лет его избрали членом-корреспондентом академии. К этому времени он был произведен в вице-адмиралы и назначен директором Гидрографического департамента и председателем Ученого комитета Морского ведомства.

Рейнеке до конца своих дней не забывал Север. По его проекту были открыты мореходные школы в Архангельске и Кеми. Он принимал активное участие в снаряжении, а потом опубликовал в основанных им «Записках Гидрографического департамента» отчеты новоземельских экспедиций П. К. Пахтусова, К. М. Бэра, А. К. Цивольки, С. А. Моисеева. Там, на Новой Земле, увековечены имена М. Ф. Рейнеке и почти всех его соратников по Беломорской экспедиции. Желающих с ними познакомиться поближе мы отсылаем к нашей книге «Архангельский полярный мемориал».

В результате описных работ новоземельских экспедиций было составлено более 30 карт и планов. Люди впервые увидели изображение восточных берегов Новой Земли. Еще перед Великой Отечественной войной на навигационных картах этих мест

помечалось, что они составлены по работам Пахтусова, Цивольки, Моисеева. Приведем лишь некоторые статистические данные по этим экспедициям. Они порой выразительнее слов.

Только в трех зимовочных экспедициях гидрографы провели 1399 дней в Арктике, пройдя на судах, в шлюпках и пешком со съемками более полутора тысяч километров. Из 56 человек, участвовавших в них, 14 не вернулись в Архангельск, в том числе и прапорщик корпуса флотских штурманов Август Карлович Циволька. Погибли экспедиционные суда карбас «Казаков» и шхуна «Новая Земля». Это помимо отправившихся одновременно с Пахтусовым в 1832 году на шхуне «Енисей» на одноименную реку активных участников Беломорской экспедиции лейтенанта Василия Андреевича Кротова и подпоручика корпуса флотских штурманов Ивана Филипповича Казакова, погибших с экипажем из восьми поморов и судном. А кто считал тех, кто, подобно Пахтусову, погиб «от понесенных в походах трудов» уже возвратившись? Дорого давались новые карты гидрографам.

МАЯКИ ОТКРЫВАЮТ ОСВЕЩЕНИЕ

Кресты, гурии, глядни. Первые маяки Арктики. Свет в Белом море. Кладбища у маяков. Маячные династии. Одиссея маячников Жужмуйского. Две жизни Ивана Хромцова. Культурные форпосты. Новоземельский приют. Спасение утопающих — дело рук самих утопающих. Суровая необходимость.

Самыми старыми в стране являются балтийские маяки, построенные еще ганзейскими купцами. Первым русским маяком считают деревянный знак, на вершине которого ночью разжигали костер, установленный по указанию Петра I в устье Дона в 1702 году. Не уверен, что именно этому маяку следует отдать пальму первенства. Многочисленные кресты и гурии на берегах Белого и Баренцева морей издавна служили мореходам-поморам опознавательными знаками, маяками. Большую часть лета, в круглосуточный полярный день, освещать их не было необходимости. В темное время года, если поблизости жили люди, у знака вполне могли разжигаться костры. По-видимому, от этой традиции возник пункт петровского указа 1705 года, требовавший на берегу северодвинского фарватера устанавливать «баки огневые», которые представляли собой обычные смоляные бочки, зажигавшиеся прямо на земле.

Затем на многих островах дельты Северной Двины были установлены деревянные маячные башни. Но они служили не столько для ориентировки мореплавателей, сколько для наблюдения за приближением неприятельских военных кораблей и сигнализации об этом в Архангельск. Кстати, первоначальное значение маяка — «казачий сторожевой пост с приспособлением для подачи сигналов тревоги огнем»[52]. Именно от него возникло, например, название села Маяки в устье Днестра, где уже в 1430 году был замок Маяк-Караул. Поморы же называли возвышенные места, на которых часто устанавливались кресты и гурии, гляднями. Вот почему на берегах Кольского полуострова появились мыс Большой Глядень в губе Гавриловская и мысы Глядень в устье реки Харловки и Шельпинской губе, а на Новой Земле губа Крестовая, острова Крестовые.

Отряды Великой Северной экспедиции установили на арктическом побережье много маяков, как тогда называли несветящие навигационные знаки. Так, в начале лета 1734 года промышленники по указанию архангельских властей поставили

знак на южном берегу пролива Югорский Шар. Лейтенант Муравьев в самой дальней точке Ямала, которой ему удалось достичь в тот год, поставил свой памятный знак. В последующие зимы геодезист Василий Селифонтов севернее этого знака создал несколько маяков. По двухметровому кургану, сооруженному из песка и дерна, назван мыс Юмба, в переводе с ненецкого — «земляная куча». Местоположение маяка было определено астрономически.

Отряд Дмитрия Овцына и Федора Минина поставил несколько маяков по обоим берегам Обской губы и в Енисейском заливе. В 1876 году английский капитан Д. Уиггинс нашел на мысе Ефремов Камень крест Ф. Минина и передал его в музей города Енисейска, а Никифор Бегичев в 1922 году севернее нашел другой мининский маяк, доска с надписью с которого теперь хранится в Эрмитаже.

Дмитрий Лаптев в устье Колымы поставил большой маяк в виде четырехгранного сруба высотой около 18 метров. На вершине его, вероятно, зажигался огонь, так как рядом было несколько изб и жили люди, иначе зачем было нужно такое основательное сооружение. Недавно на этом месте установлен автоматический маяк в честь строителей первого.

Существует предание еще об одном маяке, построенном в дельте Лены Лаптевым же, только не Дмитрием, а его двоюродным братом Харитоном. Вот что об этом маяке доносил побывавший здесь в 1822 году штурман П. И. Ильин: «На правом берегу устья по берегу устья поставлен маяк, вышиною до 24 футов, и подле него караульня. Жители сказывали, что все это сделано лет за сто, по представлению мореплавателей; нынешние старики слыхали от своих стариков, что по сооружении сего маяка имелись в летнее время караульные и, по вскрытии моря, жгли здесь огонь. Кажется это тот самый маяк, который был поставлен лейтенантом Хар. Лаптевым в 1739 году на устье Крестовского рукава. На его карте этот рукав соответствует Туматской протоке»[53].

Маяк этот во второй половине XIX века разрушился вместе с берегом, но остров, на котором он стоял, до сих пор называется Маячным (по-якутски Аллара-Маяк-Белкее). А. М. Сибиряков собирался поставить здесь новый маяк, чтобы обеспечить вход в Лену своему пароходу, следовавшему с норденшельдовской «Вегой». С якутом А. Ф. Винокуровым был заключен договор, по которому тот обязался «выстроить сигнальную вышку из плавника или из земли, не ниже семи метров, а в верхней части установить длинный шест с блоком для поднятия флага» и в темные ночи «близ морского знака разводить два или три

больших костра, или же вешать на нем фонари, так чтобы с моря были видны эти огни и фонари»[54]. Как все это напоминает рассказы якутов о маяке Х. Лаптева! И размеры, и огни — явно Сибиряков знал о лаптевском маяке. К сожалению, Винокуров не смог выполнить договора, капитану «Лены» в 1878 году пришлось входить в реку на свой страх и риск через Быковскую протоку.

Официальной датой рождения беломорских маяков следует считать 7 (19) сентября 1833 года, когда в половине седьмого вечера специально командированные с Балтики маячники, как тогда говорили, «открыли освещение» Мудьюгского маяка. Кирпичную 41-метровую цилиндрическую маячную башню начали строить под руководством военного инженера Власова еще пять лет назад с одобрения начальника Второго отделения Гидрографического департамента М. Ф. Рейнеке, который в 1828 году сам построил неосвещаемую башню на мысе Святой Нос, а потом поручил выбрать место для маяков Орловско-Терского, Моржовского и Жижгинского своему спутнику по Беломорской экспедиции лейтенанту Н. Ф. Корсакову.

Первым смотрителем Мудьюгского маяка стал поручик корпуса флотских штурманов Алексей Васильевич Козобин. Потом он долгое время был лоцкапитаном, то есть руководителем архангельских лоцманов, изобрел автоматический «приливомер для начертательного определения приливов и отливов», а также автоматический «ветрописец». В 1857 году подполковник Козобин стал заведующим лоцманской и маячной частью Белого моря.

К этому времени уже действовали маяки Орловско-Терский, Жижгинский, Моржовский, две пары створных знаков, башни на мысе Пихнемском и острове Горонтьеве. Освещались они простыми керосиновыми лампами (в четырнадцати лампах с отражателями Мудьюгского маяка жгли очищенный рыбий жир — «сыроток»).

Первым управляющим беломорскими маяками в 1843 году был назначен полковник корпуса флотских штурманов Григорий Иванович Никифоров, заслуженный мореход, совершивший пятьдесят шесть дальних плаваний, в том числе два кругосветных, участник Наваринского сражения. Он близко знал многих моряков-декабристов, сочувствовал им. Его высоко ценили Литке, Головнин, Нахимов. Несмотря на свои шестьдесят два года, Никифоров лично на шхуне «Полярная звезда» ежегодно обходил все строящиеся маяки, вникал в нужды маячников. После возвращения из такого похода в 1853 году он заболел и умер, похоронен на Соломбальском кладбище…

В 1863 году открыли освещение Сосновецкий и Святоносский маяки, в 1871—Жужмуйский, в 1878 — Зимнегорский. В

исторической литературе много пишут о лишениях, которые выпадали на долю исследователей высоких широт. Но часто забывают, что именно в «домашнем» Белом море этих лишений порой было не меньше. Имен беломорских маячников не вносили» энциклопедии, им не ставили памятников (исключением стала часовня на берегу губы Песчанка, сооруженная родственниками лейтенанта Софронова и корабельного инженера Тетерина, погибших при доставке со шхуны «Бакан» на берег людей и строительных материалов во время ремонта Орловско-Терского маяка. Вместе с ними погибли семнадцать матросов и трое мастеровых). Но именно в Белом море складывались традиции службы будущих арктических маячников, обретался опыт.

Высокой ценой давался этот опыт. У каждого маяка быстро вырастали кладбища. В 1858 году на Моржовском маяке умерли от цинги смотритель штабс-капитан Урюпин с женой и два служителя, на Орловско-Терском — два служителя. В первую же зимовку на Святоносском маяке цинга унесла из восьми человек персонала семерых. На следующую зиму, несмотря на принятые меры, в живых опять остался один смотритель унтер-офицер сверхсрочной службы Е. А. Алексеев. Об этой трагедии на беломорском маяке командир Архангельского порта 12 июля 1864 года даже докладывал царю. После этого три года личный состав маяка вывозили на зиму за 320 километров в селение Варзуга. На других же маяках все оставалось по-старому.

В июле 1873 года подошедшую к маяку Жужмуйскому шхуну «Полярная звезда», вопреки обычаю, никто не вышел встречать. Весь личный состав — четыре человека — погиб. Экипажу ничего не оставалось, как предать тела земле. Можно представить, с каким настроением осталась на зимовку новая смена. За первые тридцать лет существования беломорских маяков на них переболели цингой 142 человека и умерли 49.

Большие беды терпели и поморские лоцманы, которым приходилось выезжать для встречи и проводки морских судов в любую погоду. В сентябре 1821 года карбас с лоцманами Иваном Хабаровым и Петром Пустошным унесло в море и потопило. Такая же история приключилась в 1867 году с лоцманами Николаем Урпиным, Осипом и Владимиром Котцовыми. Да мало ли…

Поэтому ввод в действие первого на Севере плавучего маяка Северо-Двинского, где помимо средств световой и звуковой сигнализации, размещалась смена лоцманов, был встречен гидрографами с удовлетворением. Судно было построено в Соломбале. 21 августа 1882 года плавучий маяк занял свое

штатное место на баре Северной Двины и просуществовал четверть века. В 1907 году его заменил новый плавучий маяк, построенный в Ревеле.

Первоначально на должности смотрителей маяков назначались офицеры корпуса флотских штурманов, а служителями — матросы ластового экипажа. Положение о маяках 1843 года предусматривало, с тем чтобы «некоторые маяки Белого моря по отдаленности их от городов и находящиеся на голых утесах или островах, никем не обитаемых, не стали всегдашним уделом жизни одних и тех же людей», перемещать служителей через три, смотрителей через четыре года. Однако вскоре маячники пожелали оставаться на службе сверх установленного срока, что, несомненно, способствовало более квалифицированному содержанию маяков. Затем было разрешено принимать служащими маяков вольнонаемных, отбирать их рекомендовалось из отставных штурманских офицеров, боцманов, матросов. Однако на деле служителями чаще становились местные жители, а вскоре и члены их семей, в том числе женщины. Личный состав стабилизировался, маячная служба улучшилась. Появились маячные династии.

Отец и сын Багрецовы проработали на Святоносском маяке с 1902 по 1925 год. Николай Иванович Чагин возглавлял Мудьюгский маяк с 1903 года в течение десяти лет, потом его сын Андрей двадцать лет работал в этой должности. Смотрителями Орловско-Терского маяка в течение сорока пяти лет были три поколения Куковеровых — Кузьма Михайлович в 1877–1889 годах, затем до 1920 года его сын Александр и позже внук Николай.

Ефим Иванович Ратманов был смотрителем Жижгинского маяка с 1883 по 1914 год. После его смерти маяк принял сын Леонид, а в 1919-м — другой сын Михаил. Младший сын Георгий, ставший известным полярным гидрологом (его имя носит учебное судно Архангельского мореходного училища), тоже несколько лет работал на маяке служителем и помощником смотрителя. В общей сложности династия Ратмановых прослужила на одном маяке больше полувека.

Из семей беломорских маячников выходили полярные капитаны и ученые. Сын служителя Жужмуйского маяка в 1890–1902 годах Ивана Павловича Башмакова — Павел Иванович стал известным гидрографом, признанным специалистом по маякам и средствам навигационного ограждения. Его имя носит пролив Башмакова в архипелаге Земля Франца-Иосифа и гидрографическое судно «Павел Башмаков». Неопубликованный очерк П. П. Башмакова по истории беломорских маяков

использован при написании этой главы. Не могу не привести его рассказ об одиссее отца — истории довольно обычной в прошлом для беломорских маячников. 27 января 1898 года И. П. Башмакова и служителя К. А. Корпачева, охотившихся на тюленей у острова Жужмуйского, унесло в море на внезапно оторвавшемся припае. Десять дней они бедствовали на льдине, укрываясь от непогоды под лодкой-ледянкой. Пищи у них не было никакой. Лишь через несколько дней посчастливилось убить небольшую нерпу, мясом которой и питались, поджарив на ружейном шомполе.

Льдину наконец прибило около Мягострова под Поморским берегом. «Отсюда, — пишет Павел Иванович, — они направились на поиски селения, но, не зная точно, где оно, долго его искали. Эти блуждания без дорог по глубокому снегу и крепкий мороз совсем истощили их силы. В конце концов К. А. Корпачев отказался двигаться дальше, хотя они уже были на твердой дороге. Остановившись у кучи сетей, лежавшей рядом с дорогой, он остался здесь, а смотритель кое-как дотащился до селения Колежмы. Немедленно отправленная отсюда помощь Корпачеву нашла его уже мертвым. Смотритель же отделался только потерей пальцев на левой ноге, которые он сам же и ампутировал посредством перочинного ножа и ножниц»[55].

На маяке Инцы прошло детство прославленного полярного капитана Николая Ивановича Хромцова. В архивном списке смотрителей маяка Иван Хромцов числится дважды — в 1900–1913 и 1913–1924 годах. Поначалу такая запись вызывает недоумение: ведь отец будущего капитана Иван Васильевич Хромцов умер в 1913 году, заболев после спасения моряков с потерпевшего неподалеку от маяка кораблекрушение судна. Ясность вносит жена капитана Н. И. Хромцова — ныне здравствующая Мария Сергеевна Хромцова: «В виде исключения Калисте Ивановне Хромцовой (вдова смотрителя. — С. П.) разрешили остаться на маяке, оформив на место погибшего смотрителя его несовершеннолетнего сына Ивана. Но работать на маяке пришлось самой Калисте Ивановне. Коренная поморка, родом с Онеги, она с детства сроднилась с морем, знала службу на маяке, так как не раз помогала мужу, и к тому же была грамотна, что в то время было редким явлением среди поморок. Эта мужественная женщина, вырастившая одиннадцать детей, стала первой женщиной— смотрителем маяка на Белом море. Все ее сыновья связали свою судьбу с морем. А в наши дни трудовую вахту на маяке Инцы несут внуки Ивана Васильевича и Калисты Ивановны — Вениамин Васильевич Хромцов, смотритель маяка, и его брат Александр Васильевич, рабочий маяка»[56].

Женщине на маяке приходилось особенно трудно. Служба требовала помимо знаний и большой физической силы. В 1924 году, например, во время шторма порывом ветра сбросило на землю служителя Зимнегорского маяка Марию Третьякову в то время, когда ома очищала от снега стекла фонаря. Падения Третьяковой никто не видел, ее нашли уже мертвой.

Беломорские маяки не только обеспечивали безопасность плавания. В прошлом веке они служили своеобразными научными и культурными форпостами на Русском Севере. Со дня их возникновения там велись гидрометеорологические наблюдения, опыт которых использовался позже при создании гидрометеорологической сети страны и полярных станций. На маяках обычно имелись неплохие библиотеки. Как свидетельствует П. И. Башмаков, наряду с книгами русских и зарубежных классиков и маринистов там были «История государства Российского» П. Карамзина, «Год на Севере» С. Максимова, самая разнообразная литература по самым разным отраслям знании. Кроме того, поступало большое количество периодики. Смотрителям вменялось в обязанность обучать неграмотных служителей и детей грамоте, письму, счету.

Дирекция беломорских маяков руководила и спасательной службой на северных морях. Служба эта возникла ввиду большой аварийности парусных судов. Сначала в наиболее опасных местах ставили избы-приюты. После образования в 1872 году Архангельского окружного правления общества при кораблекрушениях, председателем которого стал директор беломорских маяков, были созданы спасательные станции в устьях Северной Двины и Мезени, Мудьюгская, Троицкая, Летне-Орловская и другие. С 1873 по 1917 год они спасли 519 человек, из них 187 человек в самом Архангельске.

Расскажу об одной станции — Новоземельской. В 1876 году инициатор ее строительства промышленник Федор Иванович Воронин при материальной поддержке известного ревнителя Севера М. К. Сидорова купил в родном Сумском Посаде избу и доставил ее в разобранном виде на своем судне в Малые Кармакулы. На следующий год поручик корпуса флотских штурманов Евстафий Алексеевич Тягин по поручению Гидрографического департамента собрал ее. Он же в 1878 году начал обживать приют. Для того чтобы рассеять утвердившуюся за Новой Землей репутацию гибельного края, Тягин отправился туда с женой Александрой Ивановной, двухлетним сыном Платоном, старухой-няней, девушкой-кухаркой и шестнадцатилетним пареньком.

Уже сам этот факт воодушевил живших здесь летом

промышленников, и в приюте и его окрестностях осталось на зимовку небывалое их число — 42 человека. Зимовка все же оказалась тяжелой. От недостатка свежего мяса стали болеть цингой ненцы. В ноябре сам Тягин простудился на метеорологических наблюдениях (они были начаты еще 1 сентября). Больной, он принимал роды у своей жены. Первую русскую новорожденную Новой Земли назвали Ниной. В апреле Евстафий Алексеевич с двумя ненцами предпринял первую в истории попытку пересечь Новую Землю. Однако из-за нехватки собачьего корма с полпути пришлось вернуться. Тяжелая зимовка и советы Тягина многому научили промышленников. Для следующей зимы они заготовили мяса даже с избытком. Командир Архангельского порта Л. Ухтомский, 23 июля 1879 года снимавший с острова семейство Тягина, донес в Гидрографический департамент: «Зимовка Тягина служит ясным доказательством возможности оседлой там жизни…»[57] Уже осенью 1882 года в Малых Кармакулах начала действовать по программе Первого Международного полярного года первая русская полярная станция. Тягин же еще долго занимался гидрографическими работами на Севере. Скончался он в 1898 году в Лиепае в чине полковника корпуса флотских штурманов.

В начале нашего века спасательные станции закрывались одна за другой, поскольку меньше стало аварий судов. К этому времени парусники почти полностью уступили место более надежным пароходам. Главное же — маяки сделали свое дело. Выросло их число, повысилась надежность ограждения навигационных опасностей. Совершеннее стали и сами маяки: все они перешли на керосиновое, а затем электрическое освещение. С появлением ацетиленовой аппаратуры открылось много автоматических светящих знаков.

Вместе с тем любопытно, что первые семь маяков и пневматическая сирена на Мурманском побережье появились лишь в 1896–1899 годах. «До упомянутого времени на берегах этой части Северного Ледовитого океана, примыкающей к России, не было ни одного маячного огня и быть может они не появились бы здесь еще долгие годы, если бы не чрезвычайно бурная осень 1894 г., когда в один из жесточайших штормов, в одну ночь погибло около 30 поморских судов, главным образом, благодаря отсутствию маячных огней, которые бы ограждали входы в становища»[58].

Хотя в 1908 году на берегах Белого и Баренцева морей насчитывалось двадцать два маячных огня и пять туманных предостерегательных станций, для возросшего мореплавания этого было недостаточно. Поэтому каждый предприниматель

пытался хоть как-то обеспечить безопасность своих судов. Так, лесопильные заводы в Сороке построили маячную башню на острове Осинка в Онежском заливе, осветили ее судовым фонарем и обслуживали своими силами. Товарищество Кемских лесопильных заводов содержало четыре пары светящих створов, лесопильный завод в Умбе — свой створ. Архангельско-Мурманское срочное пароходство зажигало огни на Терском берегу ко времени прихода своих судов. Словом, каждый действовал по принципу «спасение утопающих — дело рук самих утопающих…»

Мне доводилось видеть маяки во многих морях — в ласковых южных и суровых северных. Иногда это целые фермы, с садом, огородом, пастбищами и даже собственным пляжем, на котором, впрочем, маячникам даже на юге все равно отдыхать не приходится — некогда. Иногда крохотный маячный дворик скорее напоминает тюремный: кругом голые скалы и море, земли нет. Но тяжелее, когда поблизости нет людей. Бывает, что с маяка видны огни большого города, а встретиться с его обитателями не приходится месяцами.

«Жизнь в описанных условиях, — писал в свое время П. И. Башмаков, — при отсутствии общения с посторонними людьми, помощи врача, каких-либо посторонних развлечений и т. п., под силу лишь людям с подвижным, веселым и смелым характером, трудолюбивым, не нуждающимся в обществе, но в то же время общительным и при всем том людям семейным. Наоборот, не любящим физического труда, вялым, не умеющим найти себе работу и придумать развлечения, не переносящим одиночества, нерешительным и представляющим службу на маяке, как почти непрерывное ничегонеделание, таким там не место, потому что кроме вреда для службы и лично для себя они ничего не принесут и не получат»[59]. Так дело обстоит и сегодня. В том числе и на арктических маяках, которые восточнее новоземельских проливов появились только в советское время.

На каждом маяке есть инструкции и положения, максимально предусматривающие все случаи жизни. И все же, бывая на них, всегда замечал, как много они переняли от первых беломорских маяков. Не только в техническом и бытовом оснащении — оно, конечно, существенно преобразилось, — но и во всем размеренном, продуманном укладе жизни — своего рода автографе, оставленном теми, кто шел впереди, прокладывая пути не только судам, но и тем, кто призван обеспечивать безопасность их плавания.

Ныне маяки — символ безопасности не только в море, но и на земле. Светят маяки — мир; гаснут маяки, и берега

погружаются во мрак — идет война. Маяки первыми встречают и последними провожают. Они указывают путь, берегут от беды, вселяют уверенность и придают силы в минуты испытаний. Только не всегда мы задумываемся, какой ценой дается обслуживающим их людям маячный свет, который моряки считают таким надежным и обычным.

ОХРАННЫЕ КРЕЙСЕРА И КЛИПЕРА-ПЕРВОПРОХОДЦЫ

Гидрографическое затишье в Арктике. Охрана промыслов и исследование морей. Клипер «Гайдамак». «Всадник». Первая карта бухты Провидения. «Стрелок». «Крейсер» находит уголь. Открытие поста Новомаринского. Эскадра Посьета в Баренцевом и Белом морях. Охранные суда на Северо-Западе. В. А. Русанов.

После оживленного исследования Северо-Восточного прохода в 20—30-е годы XIX века в гидрографических работах на Севере наступил длительный период затишья. Лишь небольшие и малочисленные экспедиции неморских ведомств — А. Ф. Миддендорфа, И. А. Лопатина, Г. Л. Майделя, Н. К. Хондажевского — изредка выходили с глазомерными съемками к Ледовитому океану. Гидрографического затишья не могла нарушить и активность отдельных частных лиц — М. К. Сидорова и А. М. Сибирякова. Привлеченные ими для освоения Северного морского пути иностранцы А. Норденшельд, Д. Уиггинс, как, впрочем, и побывавшие здесь позже по собственной инициативе Ю. Пайер, Д. Де-Лонг, Р. Берри, Ф. Нансен, Р. Амундсен и другие, преследовали чисто научные, либо рекордсменские цели и мало заботились о практической безопасности массового плавания в Арктике.

Предприимчивость же английских, норвежских, немецких промышленников и американских китобоев, спровоцированная возможностью легко поживиться в чужих владениях, стала наносить громадный вред русским промыслам и занимавшимся ими народам Севера. Превратно толкуя лозунг о свободе морей, они считали редко посещаемые и малоосвоенные моря, прилегающие к владениям России в Арктике, ничейными и не только вели опустошительный браконьерский промысел в чужих территориальных водах, но самовольно высаживались на русских берегах, создавали на них промысловые базы, вели контрабандную торговлю и спаивали местное население, опутывая его долговой кабалой. На Северо-Востоке дело шло к прямой экспансии. Вполне естественно, что русское правительство сначала робко, потом более активно выступило на защиту национальных интересов. В Северный Ледовитый океан стали посылать военные корабли для охраны морских промыслов,

попутно им поручалось производить и гидрографические работы. К сожалению, этот период деятельности русской гидрографии мало изучен, ему не придается должного значения. Но именно охранные суда оставили заметный след на карте Арктики, о чем можно судить по многочисленным географическим названиям, возникшим в то время.

Наибольшее количество их на карте Северо-Востока. Моря этого района наиболее удалены от центра страны. Постоянного военного флота и мест для его базирования на Востоке Россия тогда фактически не имела. Для обороны тихоокеанского побережья корабли приходилось посылать с Балтики. Для плавания в Арктику они снаряжались в портах Китая и Японии ввиду малой оснащенности Петропавловска-на-Камчатке и основанного в 1860 году Владивостока. Об основных из этих плаваний расскажем в хронологическом порядке.

Мыс Гайдамак на восточном побережье бухты Провидения напоминает нам о плавании в 1875 году клипера «Гайдамак». Его офицеры выполнили тогда опись только южной части бухты, которую впервые посетил русский корабль. Плававшие ранее в этом районе Беринг, Коцебу, Литке не заметили входа в нее. В 1848 году бухту совершенно случайно открыл и назвал английский капитан Мур.

Направляясь далее в пролив Сенявина, клипер оставил чукчам для передачи иностранным судам печатные декларации, запрещающие им вести промысел и торговлю в русских территориальных водах. В заливе Лаврентия «Гайдамак» задержал американскую шхуну «I имандра», которая к этому времени успела распродать свои товары. В чукотской юрте командир клипера С. П. Тыртов обнаружил бочку водки, выменянную за 20 пар клыков и 15 китовых усов. «Я тотчас же, — пишет он в отчете, — послал офицера на шхуну потребовать от шхипера обратно незаконно выменянный товар, и, когда тот отказался, я приказал открыть трюм, взять оттуда означенное количество клыков и ус и возвратить чукче, бочку же с водкой разбил на берегу, остальную водку отобрал, но чтобы не разорять окончательно ничего не знавшего чукчу, я выдал ему на этот раз 3 пуда табаку, подтвердив в сем, что на будущий раз водка будет взята даром и уничтожена. Конфискованной водки оказалось около 30 ведер и по измерению Тралесом не превышала 30°»[60]. После этого шхуну отпустили с миром.

Имена офицеров «Гайдамака» не попали на карту. А вот имя писателя с клипера Егора Пурина появилось на ней как название горы Пурина на юго-западе острова Аракамчечен, вытеснив прежнее наименование по имени английского адмирала Джона

Роджерса. Егор Пурин был единственной жертвой нелегкого плавания клипера. Он скончался после двухнедельного пребывания в судовом лазарете от чахотки и был похоронен на этой горе…

На следующий год к берегам Чукотки отправился клипер «Всадник» под командованием капитан-лейтенанта А. П. Новосильского. В течение всего плавания его офицеры вели морскую опись берегов, измеряли температуру воды и воздуха, скорость течений, фиксировали распространение льдов, характер и высоту приливов. Впоследствии эти материалы были обработаны и изданы одним из инициаторов гидрографических работ лейтенантом Михаилом Люцияновичем Онацевичем.

5 июля 1876 года клипер встал на якорь в бухте Пловер, что находится в бухте Провидения. Подпоручики корпуса флотских штурманов Вениамин Петрович Максимов и Антон Гасперович Карабанович произвели первую полную съемку бухты Провидения. По ее данным на следующий год была составлена карта бухты, где появились названия в честь адмиралов, командовавших русскими Тихоокеанскими эскадрами: мысы Ендогурова, Пилкина, Федоровского — ныне мыс Малыгина (Федоровского), Брюммера — ныне мыс Снарядный (Брюммера), Пузино, Лихачева, Попова, Лесовского, Путятина. Никто из них в Арктике не бывал, поэтому их имен нет в числе приведенных в приложении создателей карт Арктики, увековеченных на них. Но для гидрографического изучения тихоокеанских морей, а главное — для укрепления нашей морской мощи на Дальнем Востоке они сделали много.

После окончания съемки бухты Провидения «Всадник» направился на Север. В Мичигменском заливе и заливе Лаврентия, как и в других местах, куда заходили, не встречали ни иностранных судов, ни иностранных поселений. Однако предметы торговли с иностранцами: ножи, ружья, металлические изделия видели повсюду. В юрте богатого оленного чукчи Омлилькота, например, обнаружили два бочонка американского виски и запас табаку.

28 июля обогнули мыс Восточный (так до 1898 года назывался мыс Дежнева) и под парусами водами Северного Ледовитого океана на восьмой день достигли мыса Северного (ныне мыс Отто Шмидта). Дальнейший путь преградили сплоченные льды. Впоследствии в отчете А. П. Новосильский напишет: «В продолжение двенадцатидневного своего крейсерства в Ледовитом океане, сделав в оба конца пути около 1000 миль, клипер одни сутки находился под парами и одиннадцать под парусами, встречая преимущественно

противные ветры. Постоянно пасмурное состояние погоды, дожди и туманы препятствовали осмотру густо населенного чукчами северного берега Сибири»[61]. Надо отметить, что из русских мореплавателей в этих местах, кроме кочей Семена Дежнева, бывал лишь шлюп «Благонамеренный» под командой Г. Шишмарева.

Объем произведенных «Всадником» гидрографических работ был громадным. Снято несколько сот миль морского побережья, рекогносцировочно обследован залив Лаврентия и подробно бухта Провидения. Собраны коллекции минералов, растений, водорослей. Получены достоверные данные по океанографии этого района…

27 июля 1881 года в бухту Провидения вошел новый русский винтовой клипер «Стрелок», имевший приличный по тем временам ход— 12 узлов, хорошо вооруженный. Ровно год назад он оставил Кронштадт и спустя 100 дней вступил под флаг Тихоокеанской эскадры адмирала С. С. Лесовского. Во время стоянки в бухте на борту клипера побывало все к этому времени ставшее довольно многочисленным местное население. Всем дали табаку и по чарке красного вина. Женщины исполняли чукотские национальные танцы, матросы — лихую пляску, очень понравившуюся гостям.

Молодежь клипера излазила окрестные горы, часто возвращаясь после этих прогулок в изодранных сапогах. Командир «Стрелка» Андрей Карлович Де-Ливрон в отчете о плавании напишет: «Один из офицеров ходил даже с барометром для определения высоты горы и за свою услугу награжден тем, что гора эта названа на морской карте его именем»[62]. Офицером этим был прапорщик Николай Николаевич Беклемишев, будущий генерал-майор, редактор популярного до революции журнала «Море».

1 августа расстались с гостеприимной бухтой и направились в бухту Ткачен. Клипер медленно, с промером, двигался по середине этой бухты, в то время как шлюпка выполняла промер и глазомерную съемку в ее глубине. Де-Ливрон не очень жаловал чукотский язык, поэтому он первым делом переименовал бухту по имени адмирала Г. И. Бутакова (сейчас это название сохранилось лишь на некоторых картах в качестве второго наименования). Одновременно входные мысы бухты Ткачен были названы именами героев недавно закончившейся войны с Турцией за освобождение Болгарии от оттоманского ига — генералов М. Д. Скобелева, М. Г. Черняева и уполномоченного от Центрального управления Красного Креста князя В. А. Черкасского.

Утром 3 августа после небольшого перехода в сильный

шторм судно вошло в залив Лаврентия. Сразу же приступили к просушке парусов и снаряжения. Часть команды сошла на берег, где обнаружила палатку членов экспедиции Бременского географического общества профессора Ауреля Краузе, его брата Артура Краузе и американца родом из Риги, год назад прибывших в Сибирь для естественно-исторических исследований. В последующие дни трудились над съемкой и промером залива, поместив на карте имена офицеров клипера А. Павлова, И. Индрениуса (кстати, мичман Индрениус в плавании не участвовал, а был оставлен в Петропавловске ввиду болезни), А. Бубнова, Н. Балка. Не забыли и немцев, назвав их именем мыс Краузе.

Вскоре в залив Лаврентия зашла за пресной водой американская парусная шхуна «Хенди». От капитана шхуны узнали о судьбе двух американских китобойных судов, розыски которых еще при выходе клипера было предложено вести и «Стрелку». Выяснилось, что одно полузатопленное судно с четырьмя трупами на борту еще осенью прошлого года прибило к мысу Сердце-Камень. Второе разбилось у берегов Аляски. Вся команда уже переправилась в Сан-Франциско. Бумаги «Хенди» оказались в порядке, и ее отпустили с миром.

На другой день состоялась обусловленная еще в Петропавловске встреча с трехмачтовым американским барком «Роджерс» лейтенанта Р. Берри, который направлялся в Северный Ледовитый океан искать пропавшую без вести экспедицию Д. Де-Лонга на шхуне «Жаннетта».

Вечером 8 августа оба корабля, подняв пары, вышли в море. Вскоре клипер потерял из виду «Роджерса», который пошел дальше под парусами, вследствие чего отстал. Наутро «Стрелок» обогнул мыс Восточный и направился на запад вдоль северного побережья Чукотки. На меридиане мыса Сердце-Камень он повернул назад: на клипере провизии оставалось на полтора месяца, из четырех помп три вышли из строя. При таких условиях идти к острову Врангеля, до которого оставался суточный переход, Де-Ливрон не решился.

Команда «Роджерса» 12 августа посетила остров Геральд, а на другой день высадилась на острове Врангеля и составила его первую карту, на которой увековечила имена своих офицеров и названия плававших здесь американских судов. На зимовку барк вернулся в залив Лаврентия, где и погиб осенью в результате возникшего пожара. «Стрелок» же вернулся в Петропавловск.

Научные результаты его плавания, особенно съемочные работы в заливе Лаврентия, были значительными. Де-Ливрон дважды, в 1882 и 1913 годах, опубликовал в журнале «Морской

сборник» заметки об этом плавании, где призывал ежегодно посылать в Северный Ледовитый океан три-четыре корабля, причем два исключительно для гидрографических работ. Он видел в этих плаваниях источник экономического развития Крайнего Севера.

Вместе с тем он пришел к весьма легкомысленному выводу: «Оказывается, что поход военного судна в Ледовитый океан по легкости плавания уподобляется плаванию во всяком море. Необыкновенного и страшного ничего нет»[63]. А через тридцать один год даже назвал свое плавание на «Стрелке» пикником.

Вероятно, в его силах было превратить этот «пикник» в более серьезное плавание и рискнуть достичь острова Врангеля, пользуясь исключительно благоприятной в тот год ледовой обстановкой. Как-то малоубедительно объяснение Де-Ливрона, что клипер поспешил на юг «из-за недостатка сухарей для команды. Это произошло от непростительной небрежности того лица, которое заведовало судовым хозяйством». Вот уж поистине по Маршаку: «Враг вступает в город, пленных не щадя, оттого, что в кузнице не было гвоздя…»

В 1885 году до мыса Сердце-Камень «для опыта торговли» ходила шхуна «Сибирь» владивостокского купца О. Линдгольма под командованием «вольного шкипера» Фридольфа Кирилловича Гека, который выполнил значительные съемки на берегах Берингова моря, где его имя носят теперь коса, мыс, бухта.

В 1886 году до мыса Сердце-Камень с заходом в бухты Провидения, Ткачен, залив Лаврентия плавал клипер «Крейсер» под командованием капитана 2 ранга Алексея Апполоновича Остолопова. Это был первый клипер повышенной автономности, специально построенный русским инженером М. Кишкиным для крейсирования на Дальнем Востоке. После посещения устья Анадыря он пошел с описью северных берегов Анадырского залива. 26 августа Остолопов записал в дневнике: «В двенадцать с половиной часов пополудни открылась в береге замечательная бухта; подойдя ко входному в нее с севера мысу, очень отвесному, я через этот мыс заметил на высотах осыпи, похожие на угольные пласты»[64]. Хотя чукчи называли бухту Гачгатын (Скопление птиц), моряки, как свидетельствует «Отчет Главного гидрографического управления за 1886 год», нарекли ее Угольной. Уголь оказался отличного качества.

В советское время бухта стала важным пунктом по обеспечению топливом судов, осваивавших Северный морской путь.

В отчете о плавании «Крейсера» его командир писал: «Последние 15 лет наши военные суда почти ежегодно посещают

далекий Север, и каждое из них немало собрало сведений об этих краях, но их донесения не разработаны, и даже не собраны в отдельный сборник, и ими суда не снабжаются, а между тем есть заметки очень полезные, как, например, дневник покойного А. П. Новосильского, веденный им во время плавания в Ледовитом океане…»[65]

Неоднократно у берегов Чукотки крейсировал клипер «Разбойник». В 1884 году он под командованием капитан-лейтенанта Я. А. Гильтенбранта конфисковал американские шхуны «Элиза» и «София Джонсон», на которых были обнаружены контрабандные товары и водка.

Плавания русских клиперов не прошли бесследно для населения Чукотки. В 1888 году было принято решение об организации Анадырского окружного управления, и на следующий год «Разбойник» высадил на берег Анадырского лимана близ горы Святого Дионисия первого начальника округа. Леонид Францевич Гриневецкий до этого много сделал для карты Новой Земли (в 1883 году, зимуя в Малых Кармакулах, впервые пересек остров); работая на постах в заливе Де-Кастри и Командорских островах, исследовал местные промыслы. 22 июля 1889 года строительство первого дома поста Новомариинского было закончено. О значении нового поста командир клипера капитан 1 ранга Вульф писал в отчете: «Это первое русское поселение на берегу Берингова моря принесет и для государства, и для науки, и для местного населения большую пользу… Чукчи, видя, что их не обижают, а, снабжая всем необходимым, часто еще и помогают им в излечении многих недугов, поймут разницу между нами и иностранцами…»[66]

Первая попытка предостеречь иностранных браконьеров на западе, в Белом и Баренцевом морях, была предпринята в 1870 году плаванием эскадры вице-адмирала К. Н. Посьета, хотя главной ее задачей было дать морскую практику молодому тогда великому князю Алексею Александровичу, будущему генерал-адмиралу русского флота. По пути с Балтики корвет «Варяг», клипер «Жемчуг» и шхуна «Секстан» посетили Киль, Берген, Гаммерфест, Варде. 20 июня корабли входили в горло Белого моря, где Посьет отметил «весьма неточные и недостаточные промеры на карте». Тем не менее через два дня встали на якорь у Мудьюгского маяка. Великий князь на пароходе «Десятинный» посетил Архангельск, где, как пишет отчет, «встретился с народом, губернскими чинами и духовенством во главе с епископом Нафаилом». Затем суда посетили Соловецкие острова, Кемь, Сумской Посад, Сороку, попутно выполнив съемочные, астрономические и магнитные работы. В плавании принимал

участие академик А. Ф. Миддендорф, выполнивший большие гидрологические и биологические исследования Гольфстрима.

12 июля корвет и клипер прибыли на Новую Землю. Офицеры произвели картографирование пролива Костин Шар, многие объекты его назвав именами участников плавания. Большинство из них — рейд Алексея, мыс Варяг, мысы Мофета, Муравьева, Росселя, острова Хохлова и Шаховского не сохранились, зато названия острова Жемчуг, Казаринова, полуостров и губа Макарова, мыс Тудера можно и сейчас видеть на карте Новой Земли. Если имена флаг-офицера эскадры Карла Ивановича Тудера и подпоручика корпуса флотских штурманов с «Варяга» Валериана Захаровича Казаринова сразу попали на карту, то имя вахтенного начальника «Жемчуга» лейтенанта Евгения Андреевича Макарова сначала носил мыс, который затем, исчезнув с карты, передал его губе и полуострову, вероятно, не без влияния имени знаменитого адмирала С. О. Макарова.

В завершение плавания «Варяг» посетил Исландию, а «Жемчуг», получивший в шторм повреждения, повернул в Кронштадт.

В 80-х годах XIX века лишь винтовые шхуны «Бакан» и «Полярная звезда» изредка «попугивали» иностранных браконьеров, у них по горло хватало неотложной работы по картографированию Кольского побережья и Белого моря. Только в 1893 году с Балтики в Баренцево море стали посылать охранные корабли. Так, 1 мая этого года из Ревеля вокруг Скандинавии направился крейсер 2 ранга «Наездник». У Мурманского берега он арестовал сразу шесть норвежских шхун, трюмы которых были набиты шкурами молодых тюленей-хохлуш и тюленьим салом. Все это было явно добыто в русских территориальных водах, в то время, когда суда из Архангельска не пускали беломорские льды. Браконьеров отвели в Кольский залив для разбора дела в местном мировом суде.

Когда позволила ледовая обстановка, «Наездник» выполнил гидрографические и гидрологические работы в Архангельске, на Соловках, у островов Колгуев, Матвеева, Долгого в Баренцевом море, в проливе Югорский Шар и у Новой Земли, закончив их снова у Мурманского побережья. Гидрограф Михаил Ефимович Жданко астрономически определил положение восьми пунктов, произвел магнитные и гидрологические наблюдения в северных морях. В этом рейсе ему сопутствовал начинающий гидролог Николай Михайлович Книпович, который через пять лет организует многолетнее изучение — для повышения их производительности — русских промыслов на Севере, основав Мурманскую научно-промысловую экспедицию и оснастив первое

в мире научно-исследовательское судно «Андрей Первозванный». Помогал ему в этом и продолжал исследования после ухода Книповича Леонид Львович Брейтфус, оставивший многие автографы на полярных картах.

На следующий год М. Е. Жданко руководил гидрографическими работами в охранном рейсе в Баренцевом море на крейсере «Вестник» (командир капитан 2 ранга В. А. Ларин). Отмечая значительно большее, чем в 1893 году, разнообразие выполненных исследований, он писал: «Подробные описные работы истекшего 1894 года дали особенно интересные результаты для лимана Печоры. Они выяснили, что плавание по лиману Печоры не представляет и для больших судов особых затруднений, если прибрежные рифы и Отдельные банки будут правильно ограждаться…»[67] Как и в предыдущем плавании, Жданко вместе с командиром крейсера выбрал места для строительства и частично построил навигационные знаки на побережье Белого и Баренцева морей. Основными помощниками гидрографа в этом рейсе были мичманы М. Н. Игнатьев и В. К. Неупокоев, а также старший штурман крейсера Н. В. Морозов, оставшийся верным гидрографии до конца своих дней.

В 1895 году Жданко и Морозов продолжали исследования на крейсере II ранга «Джигит». Незадолго перед этим корабль крейсировал в Тихом океане, бывал у берегов Чукотки.

В 1896 году гидрографическими работами в Баренцевом море на винтовом транспорте «Самоед» руководил лейтенант А. М. Бухтеев. Ему помогали беломорские гидрографы Н. М. Деплоранский, Н. В. Морозов, командир транспорта В. А. Лилье и его офицеры И. И. Назимов, М. А. Фефелов, А. А. Гаврилов, А. С. Боткин.

Подробно и комплексно обследовав новоземельскую бухту — губу Белушью, Бухтеев сравнивал работы первых русских исследователей этих мест С. Моисеева и его помощников (см. об этом: Архангельский полярный мемориал. 1985) с последующими работами иностранцев: «Нельзя не удивляться настойчивости и искусству тех самоотверженных тружеников моря, которые, претерпевая океанское плавание на баркасе, борясь с холодом, голодом и цингой, производили в то время опись нашего Севера. Что касается Австрийской экспедиции… большие отступления ее от действительности (относительно положения мыса Лилье неверно на 10 верст, ширина губы Белушьей почти в три раза больше действительной) заставляют смотреть на эту карту как на бегло-рекогносцировочную. Если нанести астрономический пункт «Южный Гусиный Нос» определения Норденшельда 1878 г. на план 1896 г., то он оказывается лежащим в бухте Гагарьей около

1/2 мили от берега…»[68]

Немало сделал для карты Баренцева моря и новый транспорт «Бакан» (после 1909 года — посыльное судно), с 1896 года ходивший на охрану промыслов из Ревеля. Что же касается охраны промыслов, то заведующий новоземельскими колониями Б. И. Садовский вынужден был признать: «Несмотря на принимаемые меры охранения имущественных интересов новоземельских колонистов, находятся и теперь любители легкой наживы, которые проникают к берегам Новой Земли под видом промышленников и, пользуясь пристрастием самоедов к спиртным напиткам, выманивают у них добычу в обмен на ром и водку»[69].

Ему вторит геолог В. А. Русанов, годом раньше создания постоянного русского промыслового поселения в Крестовой губе наблюдавший здесь развалины русской избы и новый строившийся норвежский дом. «Печальная картина на русской земле! — восклицает он. — Там, где некогда в течение столетий промышляли наши русские отважные поморы, теперь спокойно живут и легко богатеют норвежцы»[70].

Сам Русанов пять навигаций занимался не только геологическими, но и топографическими и гидрографическими исследованиями Новой Земли. Поражает, что он, обойдя этот громадный архипелаг с севера, картографировал его почти в одиночку на исключительно ограниченные средства. Все это имело громадное значение для судеб Новой Земли, хотя сам Владимир Александрович очень скромно оценивал свои съемки: «Само собою разумеется, что моя работа очень далека от совершенства и что будущие исследователи найдут на Новой Земле широкое поле для новых географических открытий, для дальнейших исправлений и пополнений карты острова. Но, ввиду малодоступности и трудности обследования большую часть года окруженного льдами и засыпаемого снегами острова, пройдет, вероятно, немало десятилетий, прежде чем будет составлена точная карта Новой Земли. Составленная мною карта Новой Земли отнюдь не претендует на абсолютную точность; но во всяком случае в некоторых своих частях является более точной и подробной, чем существующие карты»[71].

В создании постоянного поселения в губе Крестовой и съемках Новой Земли принимал участие и Г. Я. Седов. О нем мы расскажем в следующей главе.

САМАЯ ДЛИННАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ

Гидрография на подъеме. Новое в картосоставлении. Отдельные съемки. Рельсы плывут на Енисей. Рождение Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. Вилькицкий-старший. Седов. Неелов. Походы «Таймыра» и «Вайгача».

В 80-х годах XIX века затишье в гидрографических исследованиях на Севере закончилось. Вновь стали создаваться специальные экспедиции. Спустя сорок два года после своей новоземельской экспедиции для исследования Обской губы в 1881 году отправился полковник корпуса флотских штурманов С. А. Моисеев. Его сопровождал астроном В. Е. Фус, который на следующий год определял астропункты на Новой Земле. Гидрографические суда «Бакан», «Полярная звезда», баркас «Кузнечиха» работали у Мурманского побережья и в Белом море. Сотрудники первых двух русских полярных станций Малые Кармакулы и Сагастырь, действовавшие по программе Первого Международного полярного года, выполнили съемки на Новой Земле и в дельте Лены.

В 1885 году Гидрографический департамент был преобразован в Главное гидрографическое управление (ГГУ), в котором выделились метеорологическая и картографическая части. Техника составления и издания карт стремительно развивалась. Теперь гидрографы представляли не готовую карту, а лишь материалы для ее составления, включавшие в себя полученные посредством высокоточной измерительной техники математические данные по геодезии, картографии, топографии, практической астрономии, гравиметрии, гидрологии. Кончалось время приближенных описаний, наступала эпоха точных вычислений.

Для руководства гидрографическими работами в непосредственной близости от обслуживаемых районов были образованы: в 1880 году — Отдельная съемка Восточного океана (в 1897 году преобразованная в Гидрографическую экспедицию Восточного океана), в 1887 — Отдельная съемка Белого моря, в 1905 — Отдельная съемка Мурманского побережья. Для арктической карты особенно большое значение имела возникшая в это же время Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (Г/э СЛО).

В создании и первоначальной деятельности этих важных

подразделений неоценима заслуга выдающихся русских гидрографов А. И. Вилькицкого, М. Е. Жданко, Ф. К. Дриженко, А. М. Бухтеева. Это люди приблизительно одного возраста, родившиеся на стыке 50-х и 60-х годов прошлого века. Все, за исключением выпускника Московского университета Жданко, окончили Морской корпус, в молодости получили хорошую морскую практику в дальних плаваниях на военных кораблях. В конце жизни все стали генералами корпуса гидрографов и занимали высокие руководящие должности в русской гидрографии.

Арктическим дебютом Андрея Ипполитовича Вилькицкого стало наблюдение в 1887 году астрономического пункта при впадении Соломбалки в Северную Двину. Вместе с ученым-геодезистом Ф. Ф. Витрамом он определил с большой точностью разность долгот Архангельска и Пулковской обсерватории. К этому времени лейтенант А. Вилькицкий был уже гидрографом-геодезистом высокой квалификации. Он с отличием окончил Морскую академию, за его плечами был практический опыт гидрографических работ на Балтике и Онеге. Именно поэтому Русское географическое общество поручило ему сложные гравиметрические наблюдения на Новой Земле. По результатам таких работ, выполненных в разных точках планеты, ученые уточнили истинную форму земли — геоид, что крайне необходимо при составлении карт.

Новоземельские наблюдения Вилькицкого в районе Малых Кармакул были чрезвычайно высоко оценены специалистами и удостоились двух золотых медалей Русского географического общества. Позже подобные наблюдения он выполнил в Орле, Липецке, Саратове, Кишиневе, Александровске. Но главным делом жизни Вилькицкого, несомненно, было создание Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. Произошло это не сразу.

В 1893 году для доставки из Англии на Енисей водным путем строительных материалов и рельсов для строившейся Транссибирской железнодорожной магистрали были приобретены винтовой пароход «Лейтенант Овцын», колесный пароход «Лейтенант Малыгин» и парусная баржа «Лейтенант Скуратов». Возглавлял экспедицию лейтенант Леонид Федорович Добротворский.

Трудно удержаться, чтобы не сказать несколько слов об этом интересном и противоречивом человеке. Двадцатичетырехлетним мичманом вступил он в народовольческий Кронштадтский морской кружок, руководители которого лейтенанты флота Н. Е. Суханов и А. П. Штромберг были казнены за участие в

террористических актах. От неминуемого ареста Добротворского спасло длительное плавание на крейсере «Изумруд». Позже он долго служил на Дальнем Востоке: командовал канонеркой «Гиляк» и крейсерами «Дмитрий Донской» и «Олег», участвовал в Цусимском бою. А. С. Новиков-Прибой так писал о Добротворском в романе «Цусима»: «Это был офицер громадного роста, сильный, с раздувшимся, как резиновый шар, лицом, буйно заросшим черной с проседью бородой. Властолюбивый и самоуверенный, он считал себя знатоком военно-морского дела и не терпел возражений… В молодости своей Добротворский был близок к революционным кружкам, но прошлые красные убеждения его постепенно бледнели, как выцветает с течением времени кумачовая материя. Он стал заботиться только о своей карьере. Но в то же время офицеры считали его либералом. Он никогда не был доволен установившимися морскими традициями и подвергал их жестокой критике»[72]. Умер Л. Ф. Добротворский в 1915 году контр-адмиралом…

Экспедиция Добротворского во время нелегкого полуторамесячного перехода в Сибирь рекогносцировочно обследовала пролив Малыгина, Енисейский залив и реку Енисей, где рекомендовала для разгрузочных работ протоку Луковую. На острове (северо-запад Енисейского залива), который через несколько лет получил имя А. И. Вилькицкого, была обследована бухта Шведе, названная в честь командира «Лейтенанта Малыгина» Евгения Леопольдовича Шведе.

Опыт похода Добротворского признали удачным, и было решено на средства Комитета Сибирской железной дороги снарядить гидрографическую экспедицию для обследования устьев Оби и Енисея, во главе ее поставили А. И. Вилькицкого. Экспедиции передали пароход «Лейтенант Овцын» и баржу «Лейтенант Скуратов», которой командовал Константин Васильевич Иванов.

Как писал Вилькицкий в отчете, «офицерами баржи «Лейтенант Скуратов» за время стоянки ее в бухте Диксона была произведена подробная опись и произведен промер как самой бухты, так и входов в нее»[73].

Суда лишь с третьей попытки пробились во льдах и тумане к северо-восточному входному мысу Обской губы. Вилькицкий дал первые рекомендации для плавания между устьями Оби и Енисея.

В последующие два года экспедиция исследовала Обскую губу и низовья Оби, значительно изменив их очертания на картах. Имена многих офицеров-гидрографов стали географическими названиями этих мест.

Учрежденная в 1898 году Гидрографическая экспедиция

Северного Ледовитого океана по-существу явилась продолжением экспедиции Вилькицкого. Четыре года ею руководил Андрей Ипполитович, в 1902 году — капитан 2 ранга Александр Иванович Варнек, а с 1903 года — полковник Федор Кириллович Дриженко.

«В эти семь лет (1898–1904.— С. Я.) как только состояние льдов позволяло работать в Карском море, экспедиция занималась описью этого моря, остальное же время посвящала описным работам у Самоедского берега (между м. Канин Нос и Югорским Шаром), у Мурманского берега, на Новой Земле и Белом море»[74].

В 1905 году Вилькицкому пришлось самому себе сдавать экзамен на качество гидрографического обследования этих акваторий. На Енисей готовилась экспедиция морских транспортных судов. Руководить завозом грузов должен был участник Гидрографической экспедиции СЛО подполковник И. С. Сергеев. Однако начальство не очень доверяло излишне осторожному Сергееву, да и ледовая обстановка в тот год в Карском море оказалась сложной. Поэтому Вилькицкому было предписано встретить в Югорском Шаре идущий из Англии караван судов и «принять начальствование над экспедицией, когда это признается нужным».

Экзамен Вилькицкий выдержал. Двадцать два транспортных судна были проведены на Енисей, хотя лидер экспедиции ледокол «Ермак» в районе Вайгача сел на мель и был возвращен на запад (в Арктике вновь он появился уже в советское время, в 1934 году). «Северный морской путь минувшим летом 1905 г., — писалось в официальном отчете экспедиции, — в глазах не только многих [русских] людей, но и англичан и немцев еще раз получил веское доказательство в пользу своей безопасности и возможности пользования им для плавания к берегам Сибири с коммерческими или иными промышленными целями… Конечно, для облегчения установления безопасного сообщения коммерческих морских пароходов, которым трудно пользоваться в такой широкой степени, как это было в экспедиции, услугами специалистов северного мореплавания и помощью гидрографических судов, потребуется производство некоторых дополнительных гидрографических работ, постановки в некоторых пунктах опознавательных знаков, устройство метеорологических станций и проч.»[75].

В 1905 году началось и систематическое гидрографическое исследование у Кольского полуострова. Двадцать лет спустя руководители советской гидрографии признавали: «Работы Мурманской съемки под начальством гидрографа-геодезиста А.

М. Бухтеева можно считать за образец для гидрографических работ вообще. При этих работах, впервые в России, было предпринято изучение приливов…»[76]

Вскоре после похода на Енисей А. И. Вилькицкий был назначен исполняющим обязанности начальника Главного гидрографического управления. Несмотря на то, что он к этому времени пользовался высоким авторитетом не только в отечественных, но и мировых морских кругах, «высочайшее» утверждение его в должности главы русской гидрографии последовало лишь в 1909 году. Прямой, болевший за дело генерал-лейтенант пришелся не по душе кое-кому из влиятельных царедворцев.

Русская гидрография за годы руководства А. И. Вилькицким претерпела большие организационные и научно-технические преобразования. Андрей Ипполитович принимал деятельное участие в подготовке всех полярных экспедиций этого времени. Многие из них, не будучи гидрографическими, оставили свой след на морской карте. Это арктический поход ледокола «Ермак» под командованием адмирала С. О. Макарова, Русская полярная экспедиция Академии наук Э. В. Толля, новоземельская художника А. А. Борисова, ямальская зоолога Б. М. Житкова, хатангская и чукотская геолога И. П. Толмачева, Лено-Колымская К. А. Воллосовича. Но основная задача по составлению карты Арктики по-прежнему лежала на гидрографах.

С началом русско-японской войны Гидрографическая экспедиция СЛО формально закончила свою работу, хотя официально не была ликвидирована. Суда разошлись между отдельными съемками, часть гидрографов добровольно ушла в действующий флот. В боях погибли лейтенанты В. Б. Дьяконов и А. Н. Новосильцев, умер Л. Л. Козлянинов. К. П. Мордовии, П. А. Бровцын, А. В. Янов перешли на работу в Главное гидрографическое управление. Однако некоторые гидрографы, как Н. В. Морозов, И. С. Сергеев, продолжали работать на Севере.

А. И. Вилькицкий энергично добивался продолжения работ экспедиции с тем, чтобы охватить исследованиями весь Северный морской путь. Для этого в столице строились специально оснащенные ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач». Решено было перегнать их южным путем во Владивосток, откуда и начать исследование.

В дальнейшей работе экспедиции мечтал принять участие ее давнишний сотрудник Г. Я. Седов. В 1901 году под руководством капитана 2 ранга А. И. Варнека он обследовал остров Вайгач и новоземельские проливы. Во время русско-японской войны Седов вместе с другими гидрографами отправился на Дальний Восток.

Военная судьба пощадила его. Миноносцы, на которых он служил, охраняли вход в Амур, и Седов непосредственно в боевых действиях не участвовал.

В 1909 году Седову поручили гидрографическое исследование устья Колымы. Необходимо было подготовить его для приемки предполагавшихся из Владивостока первых колымских рейсов транспортных судов, а также на случай захода «Таймыра» и «Вайгача». За лето Георгий Яковлевич обследовал морской и речной бары, произвел съемку и промер реки от устья до Нижнеколымска. Работать приходилось в тяжелых условиях, нередко с риском для жизни. Промер производили с легкого юкагирского карбаса, тонкие доски обшивки которого были скреплены тальником, а пазы законопачены мхом с землей и залиты серой. Для заделывания пробоин шли в ход платки, рубашки. А однажды Георгий Яковлевич, спеша завести в установленное время хронометры, переправлялся через реку на двух бревнах и едва при этом не утонул.

Эта экспедиция принесла Седову известность в ученом мире. О нем писали газеты, Академия наук благодарила за геологические и ботанические коллекции и за чучело редкой розовой чайки. Доклады Седова об экспедиции слушали в Русских географическом и астрономическом обществах, которые приняли его в число своих действительных членов.

«Надо думать, что русское мореплавание к берегам Колымы не замедлит развиваться на общую пользу дела, — писал Г. Я. Седов сразу после окончания экспедиции, — тем более что наблюдения за погодой и льдами в море показали, что плавание в этой части Ледовитого океана для морских судов возможно в течение, по крайней мере, около двух месяцев»[77]. Его слова оказались пророческими: через год состоялся первый рейс морского парохода из Владивостока в устье Колымы. Его участники отметили высокую точность карт Седова.

Георгию Яковлевичу так и не довелось поплавать на «Таймыре» и «Вайгаче». На следующий год по просьбе архангельского губернатора он обследовал на Новой Земле Крестовую губу, выполнив топосъемку, катерный промер, астрономические и гидрометеорологические наблюдения, которые очень пригодились при создании здесь промыслового селения.

Более обстоятельные гидрографические исследования Северного острова Новой Земли Седов провел во время зимовки в своей полюсной экспедиции в 1912–1913 годах. Были подготовлены к изданию планы Крестовых и Горбовых островов, полуострова Панкратьева и ледника Таисии. Участники

экспедиции В. Ю. Визе и Н. В. Пинегин составили карту пересечения Новой Земли. Особенно продуктивным был двухмесячный санный 700-километровый поход Седова и матроса А. Инютина от места зимовки в бухте Фоки на западном побережье до мыса Флиссенгенского на Карской стороне. Во время второй зимовки на Земле Франца-Иосифа экспедиция Седова также выполнила значительные гидрографические работы…

31 августа 1910 года наконец была официально учреждена Гидрографическая экспедиция СЛО, в том же году развернувшая свои работы. Сначала был предпринят робкий рекогносцировочный рейс до мыса Инцова на Чукотке, затем поход до Колымы с посещением острова Врангеля в 1911 году, наконец, достигнута дельта Лены, где экспедиция встретилась с партией гидрографа Неелова, которой было поручено ее обследование, подобно тому как Седову поручалось обследование и ограждение устья Колымы.

Подполковник Александр Иванович Неелов перед этим почти двадцать лет служил на Дальнем Востоке и имел большой опыт гидрографических работ. Его помощник капитан 2 ранга в отставке П. А. Синицын помогал А. И. Вилькицкому еще в походе на Енисей в 1905 году. Тогда в отчете по экспедиции о Синицыне было сказано: «Служба в коммерческом флоте дала ему большой навык в обращении с вольнонаемного командою, и это обстоятельство в связи с опытностью его в морском деле и энергией делали участие его в экспедиции крайне полезным»[78].

Гидрографы произвели топографическую съемку побережья Быковского полуострова и рекогносцировочно обследовали промером протоки Джербайдахскую, Среднюю. Так появились, по существу, первые, хотя и далеко не полные навигационно-гидрографические сведения о входе с моря в Лену. Газета «Якутская окраина» 25 ноября 1912 года писала со слов А. И. Неелова: «В отношении удобства для мореплавания, исследованная протока в лучших условиях, чем какая бы то ни было из остальных в дельте р. Лены, ввиду нахождения вблизи нее бухты Тикси, где суда могут спокойно отстояться, ожидая более высокую воду и подходящую погоду. Если судоходство разовьется, то оно в первую очередь вызовет устройство ограждения, т. к. плавать в открытом море по входным фарватерам при течении без такового весьма опасно, если не сказать невозможно…»

По возвращении из экспедиции Неелов был назначен членом комиссии по обследованию финских шхер и получил чин генерал-майора корпуса гидрографов. Как и многие гидрографы, Неелов с

пониманием встретил победу Октября. Но поработать при советской власти ему пришлось недолго.

1913 год стал для Гидрографической экспедиции СЛО годом больших географических открытий. 11 июля в бухте Провидения у начальника экспедиции Ивана Семеновича Сергеева произошел инсульт. «Отношения с ним у большинства участников экспедиции были натянутые, — пишет доктор Л. Старокадомский. — Его нерешительность, чрезмерная осторожность вызывали в людях недружелюбные чувства. Сергеев, безусловно, знал о неприязненном отношении к нему офицеров, хотя и стремился делать вид, что не замечает этого. И все же мы прекрасно знали, каким опытным моряком и прекрасным гидрографом был Сергеев»[79]. Происходя из унтер-офицерских детей, он не учился в Морском корпусе, а окончил Кронштадтское морское техническое училище и носил непрестижные белые погоны корпуса флотских штурманов. На Севере Сергеев работал с 1895 года, два года руководил Отдельной съемкой Белого моря.

Совершенно неожиданно для всех телеграфным приказом Главного гидрографического управления вместо Сергеева начальником экспедиции был назначен командир «Таймыра» Борис Андреевич Вилькицкий, еще только готовившийся познакомиться с Арктикой. Он давно мечтал поработать в экспедиции, чему из этических соображений препятствовал его отец — А. И. Вилькицкий. Только после смерти последнего весной 1913 года это стало возможным. Имя Андрея Ипполитовича, который до последнего дня, несмотря на тяжелую болезнь, оставался на посту, было у всех на устах. Поэтому, когда 20 августа 1913 года вахтенный начальник «Таймыра» лейтенант А. Н. Жохов усмотрел к северо-востоку от острова Новая Сибирь неизвестную сушу, участники экспедиции решили назвать ее островом Генерала Вилькицкого.

Назначение двадцативосьмилетнего Бориса Вилькицкого явно принесло пользу делу. Он решительно пошел на раздельное плавание — суда стали удаляться друг от друга, вплоть до предельного расстояния действия радиостанций — более 150 миль. Именно этим можно объяснить, что в тот год было так много географических открытий. Заново ложился на карты весь восточный берег Таймыра, были открыты острова Малый Таймыр, Старокадомского и последний архипелаг на нашей планете в Северном полушарии — Северная Земля. Экспедиция подняла на ней русский национальный флаг и прошла вдоль ее восточного побережья 180 миль к северу, нанеся его на карты. Дальше не пустили тяжелые льды. Они же не дали пройти на запад проливом между материком и вновь открытой землей, который на

следующий год был назван проливом Бориса Вилькицкого…

В 1914 году, отправляясь из Владивостока, участники экспедиции были почти уверены, что больше не вернутся в него. Все были полны решимости пройти в Архангельск. Эту решимость поколебало было известие о начале первой мировой войны, которое застало экспедицию на Аляске. Многие офицеры изъявили желание отправиться на фронт. Но из Петербурга последовало указание продолжать экспедицию, и суда направились на запад Северным морским путем.

Недалеко от острова Генерала Вилькицкого открыли еще один остров, в советское время получивший имя обнаружившего его вахтенного офицера — на этот раз «Вайгача» — Жохова. Вдоль южных берегов Северной Земли с трудом, во льдах, пробились в Карское море. Но дальше пути на запад не было. Пришлось встать на зимовку неподалеку от восточного побережья Таймыра. И хотя возможность зимовки не исключалась, личный состав, особенно офицеры, оказался не готовым к ней морально. Именно этим можно объяснить смерть во время зимовки лейтенанта А. Н. Жохова. Позже умерли от болезней еще кочегар с «Таймыра» И. Е. Ладоничев и кочегар с «Вайгача» Г. Г. Мячин.

В июне 1915 года лейтенант Н. И. Евгенов с шестью спутниками выполнил первую опись вдающегося почти на 35 миль в глубь Таймырского полуострова Гафнер-фиорда. До залива добирались целый день на самодельных аэросанях, изготовленных из остатков потерпевшего аварию еще на Чукотке судового гидросамолета. Кстати, это были первые в Русской Арктике и самолет и аэросани.

Вот как описывал Евгенов окончание этой описи: «На «Таймыре» были сделаны самодельные очки: оправа из парусины, в которую были вставлены куски стекла от фонарей. С досадой узнал, что мои товарищи оставили очки в мешке с запасной провизией. Посоветовал им надвинуть шапки на глаза, и мы пошли дальше. Через некоторое время я заметил, как один из матросов трет глаза. До конца маршрута оставалось, по моим подсчетам, немногим больше 10 миль, и я решил докончить его в одиночку, не взяв с собой ничего, кроме буссоли (ручной компас. — С. П.). Основательно отдохнув и подкрепившись, уговорив товарищей по очереди лежать в спальном мешке, чтобы дать отдых глазам, и ждать моего возвращения, я пошел дальше. Стараясь не спускаться на припай, чтобы не ступить на занесенную снегом трещину, я благополучно провел опись до отметки, оставленной экспедицией Толля. 12 июля мы вернулись на корабль»[80]. Всего на карту было нанесено более ста миль побережья Таймыра.

В июле Евгенов с лейтенантом А. М. Лавровым и двенадцатью матросами еще раз побывал на берегу, они установили железный навигационный знак. Первый в этом районе металлический маяк простоял несколько десятилетий.

Когда возвращались на судно, лед расползался буквально на глазах. 9 августа «Таймыр» и «Вайгач» дали ход. 16 сентября 1915 года Архангельск торжественно встречал экспедицию. Первый сквозной переход русских судов Северным морским путем был успешно завершен.

Научная общественность высоко оценила результаты экспедиции. Академик Ю. М. Шокальский писал, что работами «Таймыра» и «Вайгача» было положено начало географическим исследованиям арктических морей[81]. Известный норвежский исследователь Х. Свердруп, повторивший путь «Таймыра» и «Вайгача» на шхуне «Мод» в обратном направлении с запада на восток, писал: «Мы имели… возможность убедиться, что повсюду, где русская экспедиция считала свои труды законченными и где очертания берегов были нанесены ею окончательно, там можно было вполне на них полагаться… Работа, выполненная обоими ледоколами, поистине заслуживает удивления, и всякий, кому знакомы климатические условия полярного лета, оценит ее по достоинству»[82].

Однако шла война. 1 октября 1915 года экспедиция была расформирована. Большинство ее участников отправились в действующие флоты. Лишь в последние годы жизни Евгенов смог заняться подготовкой отчета экспедиции. Опубликован он был в 1985 году, уже после его смерти. Многих участников Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана раскидали по свету последующие войны и социальные бури, но большинство стало основным костяком полярных кадров советской гидрографии.

УБЕКОВЦЫ

Потери гидрографии. Создание управлений по безопасности кораблевождения. Первая полярная обсерватория. Северная гидрографическая экспедиция. Обь-Енисейский отряд. А. И. Осипов. Первые радисты. Новый Порт. Перегон «Метели». П. Я. Напалков. В. И. Воробьев. На Северо-Востоке.

Первая мировая и гражданская войны не только нанесли громадный материальный ущерб гидрографии. Погибли участники Гидрографической экспедии Северного Ледовитого океана Д. Р. Анцев, Д. В. Александров, К. В. Ломан, в эмиграции оказались работавшие на Севере сотрудники ГТУ Л. Л. Брейтфус, А. М. Бухтеев, А. И. Варнек, Б. А. Вилькицкий, П. Г. Кушаков, П. А. Новопашенный, А. Г. Никольский и другие. Некоторые из них подобно Б. А. Вилькицкому мечтали вернуться на родину, так как вины перед ней не знали. Однако многих, видимо, остудило случившееся с Борисом Андреевичем. В 1923 и 1924 годах он по приглашению Внешторга выполнял иавигационно-гидрографическое обеспечение советских Карских экспедиций, но, почувствовав недоброжелательство рабоче-крестьянской власти к бывшему флигель-адъютанту, отказался от возвращения в Россию и уехал гидрографом в Африку. Он прожил трудную жизнь изгоя и умер в 1961 году в брюссельской богадельне…

Уже в 1918 году начальник ГГУ Е. Л. Бялокоз предложил создать вместо разрозненных гидрографических подразделений местные управления по безопасности кораблевождения (Убеко). В 1920 году на базе Дирекции беломорских маяков было создано Управление по обеспечению безопасности кораблевождения на Севере (Убекосевер) в Архангельске, в 1922-м Обь-Енисейский гидрографический отряд в Омске реорганизован в Управление по обеспечению безопасности кораблевождения в Карском море и устьях рек Сибири (Убекосибирь). В аналогичное управление на Дальнем Востоке — Убекодальвост с установлением советской власти объединились Дирекция маяков и лоций Восточного океана и Владивостокская морская обсерватория.

Значительным достижением в начальный период деятельности северных гидрографов стало строительство на Новой Земле первой советской полярной обсерватории Маточкин Шар. Для этого в составе Убекосевера был сформирован Отдельный Северный гидрографический отряд во главе с гидрографом-геодезистом Николаем Николаевичем Матусевичем,

руководившим гидрографическими исследованиями в Белом и Баренцевом морях с 1911 года.

«Нужно сказать, что отряду предстояло решить очень трудную задачу, — вспоминал Матусевич. — Всю установку надо было выполнить в навигацию одного лета 1923 г., привезя сразу все с собой, до последнего гвоздя, из Архангельска, не имея возможности возвращения в базу для пополнения запасов и, к сожалению, не имея в прошлом никакого положительного опыта работы в подобной обстановке»[83].

Две тысячи тонн грузов перевезли лучшие гидрографические суда «Мурман», «Купава», ледокольный пароход «Малыгин» и две баржи. Вся команда помогала разгружать их. Много усилий потребовала выгрузка таких тяжеловесов, как маховик двигателя весом 120 пудов, а потом подъем громадных мачт. Хлебнули лиха при рытье котлованов в вечной мерзлоте: она не поддавалась киркам и быстро таяла, работать приходилось по пояс в холодной воде. К тому же обнаружилось, что поблизости нет песка для приготовления бетона, пришлось возить его за 47 миль из Поморской губы.

Наконец 4 октября авторитетная комиссия приняла в эксплуатацию жилой дом из четырнадцати комнат площадью 75 квадратных метров, техническое здание, склад, баню, две будки для магнитных наблюдений, радиомачту. 6 октября радиостанция Маточкин Шар вышла в эфир. В строительстве обсерватории принимали участие многие прославленные полярные ученые — В. А. Березкин, В. Ю. Визе, Н. И. Евгенов, И. Д. Жонголович, Н. В. Розе, П. К. Хмызников, Ю. Д. Чирихин, А. П. Ющенко. Позже здесь работали Э. Т. Кренкель, М. Е. Острекин, А. П. Никольский, В. В. Пиотрович. Отсюда начинала свой разбег советская полярная наука.

25 мая 1924 года Отдельный Северный гидрографический отряд был преобразован в Северную гидрографическую экспедицию. В тот год ее флот пополнило приведенное Н. И. Евгеновым с Балтики гидрографическое судно «Азимут». Впервые для гидрографических работ использовался самолет, которым управлял Б. Г. Чухновский. Участник первых полетов Н. В. Пинегин позже напишет: «В течение всего полета меня не покидала мысль о Пахтусове. Пробираясь с величайшим трудом на маленьком беспалубном боте вдоль вновь открытого сурового берега, думал ли Пахтусов о том, как далеко уйдет через столетие технический прогресс исследования? Мог ли он предположить возможность в течение часа или двух промчаться над местностью, где ему каждый шаг давался ценой величайшего упорства и труда в течение недель и месяцев?»[84]

На следующий год гидрографам на Новой Земле уже помогали два гидросамолета — Б. Г. Чухновского и О. А. Кальвица, а гидрографические работы развернулись и на Мурмане. Год от года их объемы увеличивались, методы совершенствовались. Перед самой войной ветеран Северной гидрографической экспедиции А. П. Ющенко писал: «Отчеты экспедиции послужили и продолжают служить образцами для организации и выполнения гидрографических работ на всех морях Союза, а работа в самой экспедиции явилась прекрасной школой для молодых гидрографов»[85].

Убекосибирью руководил Константин Константинович Неупокоев. Он был назначен начальником Обь-Енисейского гидрографического отряда с создания его в апреле 1918 года.

Сразу же после разгрома Колчака Неупокоев развернул в Красноярске подготовку к гидрографическому обеспечению плавания судов Хлебной экспедиции из Архангельска в устья Оби и Енисея. Ему активно помогали в этом губернские военные и гражданские организации. Потребность в угле Красноярский исполком сумел обеспечить лишь на четверть. Поэтому гидрографическим судам «Анна», «Полезный», «Шуя» пришлось спускаться по Енисею на дровах, заготовляемых личным составом. Часть угля удалось поднять с затонувшего в 1918 году в Енисейском заливе ледокольного парохода «Вайгач». С грустью встретился Неупокоев с бессмысленно погубленным белогвардейцами родным кораблем, на котором проплавал почти девять лет: сначала вахтенным начальником и старшим штурманом в Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, а после командиром.

Обскую партию формировал гидрограф Алексей Иванович Осипов. Он прославился гидрографическими исследованиями на Дальнем Востоке еще в прошлом веке. В заливе Петра Великого и сегодня на картах легко найти мыс Осипова, названный в 1891 году в честь исполнявшего тогда обязанности старшего штурмана на клипере «Джигит» А. И. Осипова.

Имя его называют и в числе имен немногих спасшихся с погибшего в Цусимском бою броненосца «Ослябя». «Популярностью пользовался среди команды флагманский штурман, подполковник Осипов, — пишет А. С. Новиков-Прибой в «Цусиме». — Высокого роста, длинноногий, он, несмотря на свою старость, ходил быстрыми шагами. Голова его и худощавое, но вместе с тем красное лицо заросли густой сединой, словно покрылись клочьями морского тумана. От долгого скитания по морям и океанам выцвели голубые глаза, а большой и прямой лоб избороздили глубокие морщины. По своему характеру старик был

настолько добр, что при нем офицеры стеснялись бить матросов. Все его любили и звали «Борода»[86].

Писатель, впрочем, состарил своего героя. «Старику» шел тогда всего сорок шестой год. Таким, как описан в романе, он, судя по сохранившимся фотографиям, выглядел лишь спустя пятнадцать лет, когда служил в Убекосибири.

В первую же советскую арктическую навигацию в 1920 году гидрографам пришлось заниматься и радиосвязью. Помимо радиостанции, открытой еще в 1916 году на Диксоне, где начальником был Николай Федорович Тимофеевский, позже сменивший Неупокоева на посту руководителя Убекосибири, в 1920-м вышли в эфир радиостанции в Обдорске и Усть-Порте. В организации их Неупокоеву помогал радиотелеграфист Николай Романович Дождиков, который в ноябре семнадцатого из Царского Села передавал в эфир первые ленинские декреты. На следующий год он возглавил Обдорскую радиостанцию, потом зимовал в Новом Порту, Верхне-Имбатском и Игарке на Енисее, Диксоне, Тикси, Певеке, Амдерме, Челюскине. Наверное, проще перечислить, где не зимовал Дождиков за свою тридцатипятилетнюю арктическую службу.

Радиостанцию в Усть-Порте на Енисее вводил в действие юный тогда Оскар Янович Мендельман. В 1923 году он принял уже сильно изношенную станцию Диксона. Работу искрового разрядника летом при открытых окнах слышно было с другого конца острова, и в июле 1924-го, передавая сменившим его радистам Михайлову и Крупину свое хозяйство, размерами превосходившее паровоз, Мендельман помог им установить новый ламповый передатчик вместо отслужившего свой век искрового. А в следующую зимовку в Маточкином Шаре он следом за Э. Т. Кренкелем внедрял уже коротковолновый…

В первую советскую арктическую навигацию были и открытия. А. И. Осипов со своим молодым помощником Сергеем Дмитриевичем Лаппо 8 сентября 1920 года открыли в Обской губе бухту, которую назвали Новым Портом. Название не случайное. Бухту искали, ибо все операции по перевалке грузов с речных на морские суда производились в неприспособленной для этого мелководной и открытой ветрам и волнам бухте Находка. Но прежде чем Новый Порт стал действительно портом, гидрографам пришлось еще немало потрудиться. Лишь в отчете за 1922 год С. Д. Лаппо смог наконец записать: «Произведенный судовой промер вполне выяснил рельеф дна и грунт исследованного района, где Обская губа сохраняет подобие речного русла и илистый грунт»[87].

11 сентября 1923 года состоялось торжественное открытие

Нового Порта. Гидрографы, речники, моряки, местные жители собрались на берегу бухты на митинг. На специально построенной высокой трибуне, украшенной кумачом и портретом В. И. Ленина, на четырехгранной пирамиде установили Красное знамя, которым ВЦИК наградил Комитет Северного морского пути (Комсеверопути). Это было первое переходящее Красное знамя в Арктике. Фотографии того торжественного митинга недавно обнаружены в домашнем архиве участника Карских экспедиций капитана ледокола «Ленин» М. В. Николаева, который считал необходимым продолжать гидрографические исследования в этом районе: «Льды Карского моря гораздо безопаснее необследованности Северного пути»[88].

Это было сказано в год образования Убекосибири. Для гидрографов 1922 год был, пожалуй, самым трудным. Из-за недостатка средств управление, как и вся Карская экспедиция, ограничило свою деятельность в основном Обским районом. Гидрографические работы здесь возглавил Ю. М. Петранди. Флота не хватало. В помощь гидрографическим судам «Орлик» и «Анна», катеру «Чайка» и барже «Пур» с большим трудом удалось зафраховать колесный пароход «Мельник». Можно представить, каково ему пришлось на просторах Обской губы, когда даже морская шхуна «Анна», пытавшаяся доставить на ее берега астронома А. Н. Нефедьева, в шторм едва не погибла, потеряв два якоря. Сорванный с якорей лихтер-мастерскую выбросило в районе Нового Порта на километр от обычного уреза воды, так что его с трудом удалось снять с берега лишь через пять лет.

Начальник Убекосибири К. К. Неупокоев в тот год осуществил перегон гидрографического судна «Метель» из Петрограда на Енисей. Мало того, что это был по тем временам труднейший переход, «Метель» впервые после гражданской войны показала в международных водах советский как торговый, так и военно-морской флаг. Под торговым она в составе Балтийского пароходства в 1921 году совершила первый заграничный рейс в столицу буржуазной Эстонии Таллинн, под военно-морским вышла 5 августа 1922 года из Кронштадта. К сожалению, этот поход до сих пор в литературе подробно не описан. Принято считать, что первыми под военно-морским флагом обогнули Скандинавию крейсер «Аврора» и учебный корабль «Комсомолец» летом 1924 года…

Помощником у Неупокоева шел Г. Д. Красинекий, только что закончивший свою миссию особоуполномоченного по подготовке Карской экспедиции. Трудности возникли в начале похода. Входить на Ревельский рейд и идти Наргенским проливом пришлось без лоцмана, рассчитывая на свои силы. Имевшиеся на

борту английские карты не были откорректированы. Судно в силу конструктивных особенностей было не приспособлено к дальним переходам, поэтому расход угля, воды и масла оказался катастрофически высоким. Механикам пришлось ремонтировать машину во время кратковременных стоянок, общее время которых составило всего пятьдесят часов.

21 августа «Метель» ошвартовалась у стенки Архангельского порта. Здесь к ней присоединилось гидрографическое судно «Варшава» с двумя лихтерами. Дальнейшее плавание в арктических водах происходило хоть и по чистой воде, но при непрерывных штормах. Во время разгрузки у радиостанции Марре-Сале на Ямале один из лихтеров выкинуло на берег. К счастью, его удалось скоро снять. У острова Белый суда расстались — «Варшава» пошла на Обь, «Метель» направилась на Диксон.

Забегая вперед, скажу, что «Метели» не повезло на Енисее. Во время весеннего ледохода судно было сильно повреждено и в 1924 году пришлось возвращать его на ремонт в Архангельск. Там в составе Убекосевера, а потом гидрографической службы Краснознаменного Северного флота «Метель» прослужила до 50-х годов, сделав немало добрых дел. В годы Великой Отечественной войны она снова приходила на Диксон, где выполнила промер и ограждение считавшегося несудоходным пролива Минина и провела по нему в густом тумане эсминец «Деятельный», чем спасла его от рыскавших вокруг фашистских субмарин…

В январе 1924 года умер К. К. Неупокоев. Через несколько лет его именем гидрографы назвали остров 96

между Гыданским и Енисейским заливами, точное положение которого Константин Константинович установил в 1921 году, когда возвращался на гидрографическом судне «Анна» из Обской губы на Енисей. Кстати, судно это после смерти первого начальника Убекосибири одно время называлось «Неупокоев».

А вот селение Напалково на восточном берегу Обской губы никто не называл. 9 августа 1925 года топографическая партия Петра Яковлевича Напалкова высадилась с гидрографического судна «Неупокоев» на мысе Трехбугорном. Почти три недели топографы шли на север вдоль берега со съемкой. На мысе Сапожникова (назван в честь ботаника профессора Томского университета в 1919 году) Напалков установил столб, которым отметил место окончания съемки того года. Через два дня здесь для определения астропункта высадился профессор А. Н. Нефедьев и, не мудрствуя лукаво, назвал этот пункт «Столб Напалкова». Во время камеральной обработки полевых материалов лежащий чуть южнее безымянный мыс нарекли

мысом Напалкова. В 1929 году на нем возникла фактория, которую стали называть по мысу. В связи с необоснованной репрессией Петра Яковлевича в августе 1937 года мыс получил ненецкое название Хасрё, а селение на месте фактории, как ни странно, так и осталось Напалково.

Спасибо карте, что она сохранила имя этого заслуженного человека. Что греха таить, много достойных имен подзабыто в стремительной повседневности дел, когда порой просто нет времени оглянуться назад…

Петр Яковлевич, став военным топографом, работал во многих уголках страны. В 1907 году в экспедиции П. К. Козлова в Центральную Азию он определял место найденного тогда мертвого города Харо-Хото, собрал очень ценные коллекции. Революция застала Напалкова в Омске, куда он, полковник Военно-топографического управления, привез эвакуированные из Петрограда архивы. С установлением советской власти его назначили начальником картографического отделения Обь-Енисейского гидрографического отряда — затем Убекосибири.

Много лет он сам выполнял съемки в Обской губе и Енисейском заливе. Случалось, что из-за льда нельзя было высадиться на восточном берегу, тогда Напалков помогал своим ученикам П. Филатову и А. Дееву на западном берегу Обской губы. Напалков — автор первых подробных съемок бухт Новый Порт и Находка, островов Белый и Шокальского и многих навигационных карт Енисейского залива.

Весной 1923 года убековцем стал Всеволод Иванович Воробьев. В мае на Московском вокзале Петрограда его провожал в Омск Неупокоев, намереваясь выехать следом. Три теплушки, набитые гидрографическим добром, прицепили к пассажирскому составу.

От старых полярников известно о знаменитой диксонской летописи, тонкой тетрадочке с каллиграфическим заголовком «Историческая тетрадь отзывов и пожеланий острову Диксон», начатой в августе 1912 года автографами Б. Вилькицкого, Н. Евгенова, Л. Старокадомского, К. Мецайка. В ней в 1923 году появилась запись: «Воробьев — большой (188 см) помощник с маленькой «Шуи», которая забежала так далеко на Север». Казалось бы, обычная шутливая туристическая запись, но оставил ее не турист, а сложившийся гидрограф, который, несмотря на молодость, уже много успел поработать вместе с Иваном Евгеньевичем Бялокозом — сыном начальника Главного гидрографического управления, производя изыскательские работы по плану ГОЭЛРО на реках Северо-Запада. В Убекосибири Воробьев с большим энтузиазмом взялся за освоение новых

сложных гидрографических дисциплин. В 1925 году он, например, провел «Иней», где был помощником командира, по радиопеленгам, доказав большую точность этого нового средства определения местонахождения в море. В межнавигационный период в Енисейске овладел навыками девиатора — специалиста по компасам. А еще через год заменил профессора А. Н. Нефедьева на астрономических работах. Оставаясь производителем гидрографических работ и помощником командира гидрографического судна, он за семь последующих лет определил на побережье Карского моря более тридцати классных астропунктов.

Во время многочисленных высадок на берег случалось всякое. 20 сентября 1926 года, перед самым окончанием навигации, выдался теплый солнечный денек. Гидрографическое судно «Прибой» подошло к мысу Халцыянай-Сале на восточном побережье Обской губы. Командир Я. Г. Прохоров разрешил свободным от вахты высадиться на берег и поохотиться, так как решено было стоять до утра, чтобы дать В. И. Воробьеву отнаблюдать астропункт. Поздно вечером, когда вернувшиеся охотники ужинали, неожиданно налетел ураганной силы ветер. Лопнула якорная цепь. Пришлось уходить под противоположный берег для укрытия, оставив Воробьева на берегу.

Намеревались вернуться к утру, однако ветер усилился, упала температура, судно начало обледеневать. К тому же потеряли и второй якорь при заходе в бухту Сапожникова. Три дня держали против ветра и волны. На исходе были запасы угля. Несколько добровольцев на шлюпке-шестерке выбросились на берег и направили на помощь Воробьеву берегом матроса Б. Железовского с продуктами. Но тот не смог преодолеть большую реку и вынужден был вернуться.

Всеволод Иванович же все это время бедствовал на берегу без палатки и продуктов, легко одетый. Костер не разжечь, ибо на песчано-илистом берегу ни щепки. За ночь тундра побелела от снега, на озерах образовался лед. Топором вырыл небольшую яму, чтобы хоть немного укрыться от пронизывающего ледяного ветра. Но долго не пролежишь — закоченеешь, поэтому гидрограф временами бегал для согревания. Так прошел день и еще ночь. Ближайший населенный пункт за полтысячи километров. Оставалось только ждать помощи. На третью ночь ветер стал ослабевать, но усилился мороз. Накатила слабость от голода. Но гидрограф работал — заводил и сверял хронометры.

Сняли Воробьева, полузамерзшего, опухшего лицом и исхудавшего телом, лишь на пятые сутки. К этому времени ветер стих окончательно. Обезугливший «Прибой», получив уголь с

проходившего английского судна, смог наконец подойти к берегу.

Немало было таких высадок в жизни гидрографа. 8 августа 1929 года, как гласит сохранившийся акт, при высадке партии из восьми человек, среди которых был и Воробьев, на северную оконечность острова Белый шлюпку накрыло волной и затопило. Часть снаряжения погибла, о чем и был составлен акт, остальное на руках вынесли на берег. Воробьев в это время уже командовал «Инеем» и мог бы не заниматься астрономией — командирских обязанностей хватало. Но он любил этот сложнейший вид работ и знал, что лучше и быстрее его в экспедиции вряд ли кто их выполнит.

Карский гидрометеорологический комитет, который возглавлял Воробьев, в связи с приближавшимся Международным полярным годом, как и все геофизические организации, активизировал свою деятельность. С целью расширения программы научных наблюдений ему часто приходилось бывать на полярных станциях Марре-Саля, Новый Порт, Мыс Дровяной, Остров Белый, Диксон, Дудинка, находившихся в ведении комитета.

В 1931 году В. И. Воробьев возглавил гидрографический отдел Убекосибири и одновременно Обский отряд, а через год — Енисейский. Впервые при нем использовался самолет для гидрографических работ у таймырских берегов. На машине «Дорнье-Вааль» вместе с полярными летчиками А. Д. Алексеевым и В. С. Молоковым Воробьев совершил многочасовой разведывательный полет по маршруту Диксон — шхеры Минина — Диксон, в результате которого была уточнена береговая линия.

В тот год по Северному морскому пути совершил сквозной переход ледокольный пароход «А. Сибиряков». Переход стал началом широкого комплексного освоения советскими людьми высоких широт. В декабре 1932 года решением правительства создан союзный главк — Главное управление Северного морского пути (ГУСМП), перед которым была поставлена задача «проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути». Задача в первую очередь гидрографическая.

Зима в Убекосибири прошла в ожидании больших перемен. Наконец пришел приказ о ликвидации управления и о передаче его дел Западносибирскому гидрографическому управлению, подчинявшемуся Гидрографическому управлению Главсевморпути. В новую организацию вместе с Воробьевым перешли П. А. Гущин, С. Г. Карандашев, С. Н. Кравков, П. Я. Напалков, А. И. Шабанин и другие гидрографы. Дела от

начальника Убекосибири И. В. Андреева-Долгова принял А. С. Пестов, которому уже через год было поручено сформировать в Якутске Восточносибирское гидрографическое управление.

Дело в том, что центральная часть Северного морского пути — моря Лаптевых и Восточно-Сибирское до этого не имели постоянного гидрографического подразделения (об их исследовании мы расскажем позже). Деятельность управления по безопасности кораблевождения на Дальнем Востоке практически западнее острова Врангеля не распространялась. В 1924 году под руководством начальника управления Б. В. Давыдова выполнено правительственное задание по выдворению иностранцев с острова Врангеля. Во время тяжелого ледового рейса канонерской лодки «Красный Октябрь» (бывший портовый ледокол «Надежный») попутно с заданием на острове Врангеля были определены астро и магнитные пункты в бухтах Роджерса и Сомнительной и выполнен рекогносцировочный промер вдоль южного побережья острова.

Борис Владимирович Давыдов руководил управлением со дня его организации в 1922 году. «Выдающийся моряк старого флота, уже ко времени Октябрьской революции имевший за собой ряд полярных плаваний, Давыдов сумел в тяжелые и долгие годы гражданской войны на Дальнем Востоке проявить себя не только как лучший специалист-гидрограф, но также как талантливый и честный администратор, сохранивший к моменту укрепления Советской власти вверенное ему народное достояние»[89]. Это строки из приказа командования Рабоче-Крестьянского Красного Флота, который был прочитан во всех флотских соединениях 1 октября 1925 года ввиду кончины Б. В. Давыдова. Более четверти века в тяжелейших морских экспедициях он не знал, что такое насморк. А тут при вручении ему Золотой медали Ф. П. Литке за многолетнее исследование дальневосточных морей в уютном зале Географического общества простудился, что и стало причиной его смерти.

Интересно, что лишь помощник Давыдова Леонид Александрович Демин, несколько лет выполнявший морскую съемку Берингова пролива, был удостоен той же награды в 1947 году — с той же самой формулировкой. Гидрографическое исследование Восточного сектора Арктики явно отставало от Западного.

МОРСКИЕ ВОРОТА ЯКУТИИ

Центральные моря Арктики. Лейтенанты «Зари». Первая съемка бухты Тикси. Первая советская арктическая экспедиция. Евгенов продолжает дело Матисена. Хмызников на Яне. Геодезист Войцеховский. Изыскатели авиатрасс. В обход Таймыра.

Арктические моря между устьями Енисея и Колымы до 30-х годов нашего века не имели своей гидрографической службы. Оно и понятно: не было здесь регулярного мореплавания, нечего было обеспечивать этой становившейся все более практической службе. После экспедиций Врангеля и Анжу и до создания в 1933 году Полярной гидрографии здесь не было, кроме упоминавшейся выше Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, даже специальных гидрографических экспедиций. Однако гидрографы всегда интересовались этим суровым и труднодоступным районом, в котором справедливо видели ключ ко всему Северному морскому пути. Именно поэтому они часто выступали инициаторами и участниками его исследований, правда, под флагом других ведомств.

Так, для организации первой русской полярной станции Сагастырь в дельте Лены, предпринятой Русским географическим обществом, в 1881–1884 годах гидрографы командировали двух высокообразованных офицеров — поручика корпуса флотских штурманов Николая Даниловича Юргенса и астронома-магнитолога Адольфа Егоровича Эйгнера. В составлении первой обстоятельной карты дельты Лены им помогал доктор медицины Александр Александрович Бунге. Позже он с геологом Э. В. Толлем производил комплексные исследования на севере Якутии, Чукотке, Таймыре, Шпицбергене, служил сотрудником Главного гидрографического управления. В якутской академической экспедиции Э. Толля в 1893–1894 годах астрономические, магнитные и метеорологические наблюдения выполнял гидрограф лейтенант Евгений Иванович Шилейко.

В снаряженной для поисков легендарной Земли Санникова в 1900 году Академией наук Русской полярной экспедиции Э. В. Толля участвовали три морских лейтенанта Н. И. Коломейцев, А. В. Колчак и Ф. А. Матнсен. Почти сразу же между начальником экспедиции и командиром экспедиционного судна «Заря» Коломейцевым возникли резкие разногласия по вопросу взаимоотношений кают-компании с рядовыми экспедиции —

матросами. Разделились и мнения лейтенантов. Колчак был явно на стороне Коломейцева, требовавшего в отношении нижних чинов строгой военной дисциплины. Матисену больше импонировало желание Толля установить в экспедиции демократические, равноправные отношения. Ведь перед стихией все равны. Последнее мнение поддержало большинство ученых. Коломейцев под предлогом снабжения судна углем с разрешения Толля оставил «Зарю», Командование принял Матисен.

Лишь с третьей попытки лейтенанту Коломейцеву с каюром Расторгуевым удалось отыскать путь с места зимовки в архипелаге Норденшельда в устье Енисея. Жестокие морозы, нехватка продовольствия и топлива, а главное — полное несоответствие карты действительности дважды заставляли их возвращаться на судно. В течение всех этих поездок Коломейцев вел съемку, в результате чего западные побережья Таймыра легли на карту почти в современных очертаниях. Он много успел сделать за свою жизнь. Отличился в Цусимском бою, где, командуя миноносцем, спас штаб эскадры. Стал адмиралом, профессором Морской академии, одним из главных экспертов по Арктике, но именно таймырские съемки Коломейцева побудили советских гидрографов назвать его именем свое судно.

Рядом с «Николаем Коломейцевым» вот уже много лет трудятся в Арктике и гидрографические суда «Федор Матисен» и «Эдуард Толль». Все лето 1902 года «Заря» пыталась пробиться во льдах к острову Беннетта, куда еще по весне ушел Э. В. Толль с тремя спутниками. Но безуспешно. Одно время в исторической литературе возобладало какое-то осторожное, если не сказать осуждающее, отношение к новому командиру «Зари». По этому поводу Н. Н. Зубов еще в 1954 году говорил: «В. Ю. Визе, обсуждая ход экспедиции Толля, пишет, что решение Матисена прекратить попытки пройти к острову Беннетта «стоило жизни Толлю и его спутникам» (В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики. Главсевморпути, 1949, с. 272). Такое мнение не совсем обосновано. Рисковать зимовкой в открытом море среди льдов, притом рисковать после уже проведенных двух зимовок с недостаточным запасом угля и провизии, было нельзя. Да и сам Толль оставил Матисену приказание идти в Тикси после уменьшения запасов угля до пределов, необходимых для возвращения. Никто из современников, знавших обстоятельства дела, Матисена не осуждал»[90].

Летом 1903 года Федор Андреевич Матисен выполнил первую инструментальную съемку бухты Тикси. По берегам он расставил 17 триангуляционных знаков, разбил базис. Непосредственно съемку он производил с помощником-казаком, живя в палатке. О

некоторых данных им названиях напоминает современная карта бухты: остров Бруснева, рейд Парохода «Лена». Кстати, тогда никому в «императорской» Академии наук не пришло в голову, что, называя остров именем своего помощника ссыльного Михаила Ивановича Бруснева, Матисен увековечивает имя ярого врага царского престола, организатора первых социал-демократических кружков в России. Брусневым в экспедиции Толля составлена подробнейшая карта острова Новая Сибирь. Теперь на острове Бруснева установлен в его честь памятный обелиск.

Через полтора десятка лет судьба снова привела Ф. А. Матисена в бухту Тикси. Направленный молодой советской властью для участия в гидрографической экспедиции Восточно-Сибирского района Северного Ледовитого океана, он оказался на территории, захваченной бывшим его соплавателем по «Заре», теперь кровавым диктатором Сибири адмиралом Колчаком. Матисен, стремясь выполнить данное ему поручение, установлял контакт с золотопромышленниками и учеными Сибири и с их помощью организовал-таки в 1919 году небольшую рекогносцировочную экспедицию к устью Лены. К сожалению, ввиду позднего прибытия он смог поработать там всего неделю.

Позже кое-кто пытался рассматривать эту экспедицию как чуть ли не сотрудничество с белыми. Хотя, судя по всему, бывшие соплаватели в годы гражданской войны вообще не встречались. А то, что они стояли по разные стороны баррикад, — несомненно. Матисен и Колчак никогда не испытывали симпатии друг к другу. Это были совершенно разные люди. Когда Колчак делал стремительную карьеру во флотских штабах, Матисен тянул флотскую лямку на далеких окраинах империи. Одно время судьба чуть не свела их в Гидрографической экспедиции СЛО. Матисен был назначен командиром ледокольного парохода «Таймыр», Колчак— командиром «Вайгача». Однако вскоре их пути разошлись. Матисена еще на переходе из Петербурга во Владивосток южным путем сняли, формально за аварию с котлами, а фактически, чтобы освободить место штабнику Макалинскому, которому, как и Колчаку, необходимо было приобрести плавательный ценз для производства в следующий чин. Вскоре Колчак получил звание контр-адмирала и должность командующего Черноморским флотом, а капитан 1-го ранга Матисен по-прежнему командовал канонеркой «Ураган» на Амуре.

Как известно, автором проекта первой советской гидрографической экспедиции Восточного сектора Арктики выступил еще в феврале 1918 года К. К. Неупокоев. Его сыновья

показали мне этот исторический документ, хранящийся в их домашнем архиве. Пять ветхих листов машинописи. Три из них — приложения, в которых приводится перечень плаваний по Северному морскому пути и характеристика промысловых животных Севера. В своем «Заявлении» Неупокоев напоминает, что Гидрографическая экспедиция СЛО на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» помимо исследований имела целью также установить «ежегодное правильное сообщение между Владивостоком и устьями Колымы и Лены». «Участвуя лично в этой экспедиции с 1910 по 1915 год, когда названные суда работали в указанном районе, — пишет Неупокоев, — я убедился в том, что предполагаемое судоходство вполне осуществимо до устья реки Лены. Работою «Таймыра» и «Вайгача» были составлены морские карты, вполне обеспечивающие мореплавание, но так как названные суда имели большую осадку (17–19 футов), то устья некоторых рек, в том числе и устье Лены, а также якорные стоянки исследованы не были». Неупокоев собирался создать в устье Лены лоцмейстерство и просил «выделить ему для плавания из Архангельска судно «Иней», как мелкосидящее и имеющее трюм». Осуществить этот проект Неупокоеву не удалось. Жизнь выдвинула более насущные задачи обеспечения безопасности мореплавания к устьям Оби и Енисея.

И все-таки экспедиция к устью Лены состоялась. Ею руководил Ф. А. Матисен. Правда, осуществлялась она не из Архангельска, а из Иркутска. Это была первая советская экспедиция. Сколько их было потом, больших и малых, — сотни, а может быть, тысячи, но она была первой…

В Иркутске только что установилась советская власть. Но местные организации проявили большую заинтересованность в организации гидрографической экспедиции. Значительную помощь по ее снаряжению оказали руководители Восточно-Сибирского управления водного транспорта, под вывеской которого действовала экспедиция, — А. Н. Лагутин и В. М. Малышев и уполномоченный по формированию Сибирской флотилии М. Н. Попов.

«Оглядываясь назад, — писал Матисен в дневнике, который недавно обнаружен в архиве его помощника по экспедиции Н. И. Евгенова[91],— удивляешься, что в такое трудное время, в такой короткий срок удалось организовать экспедицию, снабдив ее в достаточной мере необходимым. Ведь только 22 апреля после окончательного переговора с Евгеновым приступили к реальным действиям по снаряжению экспедиции, а 17 мая выехала первая партия. Значит, организованный период продолжался всего 25 дней».

Ближайшими помощниками Матисена помимо П. И. Евгенова стали бывшие морские офицеры П. К. Хмызников, Ю. Д. Чирихин, Н. П. Исполатов, техники Л. Г. Степаненко, А. А. Малиновский, А. Е. Зуев, М. М. Тарабыкин, комиссар В. П. Колычев. Обозом добрались до ленского городка Качуга, дальше самосплавом и на немногих уцелевших в результате царившей на Лене разрухи пароходах до Якутска. Здесь экспедиции выделили вельбот с «Зари» и баржу «Внучка». Пароход «Лена» потащил их вниз вместе с рыбачьим караваном барж.

2 июля 1920 года промерная партия Хмызникова на вельботе приступила к обследованию самой западной ленской протоки — Быковской. Через день, поставив «Внучку» у обрывистого берега острова Дашка, экспедиция начала топосъемку островов залива Неелова и прокладку триангуляции. Во время похода по Лене Матисен встретил среди рыбаков и нанял в экспедицию бывшего рулевого «Лены» А. Н. Величкина, еще восемнадцать лет назад обнаружившего в заливе Сого пласт каменного угля.

9 июля Матисен с В. Н. Колычевым, А. Н. Величкиным и рабочим В. Расторгуевым перебрался через перешеек (теперь он называется перешейком Колычева) из залива Неелова в бухту Тикси и с помощью своих старых знакомых тунгусов-оленеводов добрался до залива Сого. Величкин сразу указал овраг, где он нашел уголь.

«Признаться сказать, — пишет в дневнике Матисен, — я довольно безнадежно посмотрел на это указание Величкина и даже предполагал, что все наши труды пропали даром. Никаких признаков каменного угля не было ни наверху оврага, ни у его подножья… Все-таки для закрепления свидетельства Величкина я поставил буссоль в пятидесяти шагах от оврага на его правом склоне и определил это место с помощью пеленгов на невидимые приметные знаки бухты Тикси. Когда я оканчивал наблюдения, вдруг послышалось «Ура!» возбужденного Величкина и показался он сам из соседнего оврага с ископаемым в руке. Мы бросились к нему, а нашему ликованию не было предела. Забыв комаров, позднее ночное время (3 часа ночи), тотчас же приступили к осмотру местности. Так начинались знаменательные сутки 15 июля, день открытия каменного угля в Тикси».

Почти двадцать лет мечтал Матисен об этом дне. Ведь знай он в 1902 году о согинском угле, не пропал бы без вести Эдуард Толль — «Заря», пополнив кончавшиеся запасы топлива, смогла бы, возможно, пробиться к острову Беннетта и снять находившегося там Толля.

Согинское месторождение позже очень помогло зимовщикам поселка Тикси, возникшего здесь в 1933 году…

Тогда же, в 1920-м, Матисен вернулся из похода совсем больным. Из-за плохой обуви много простудившихся было и в других партиях. И тем не менее промеры и съемка Быковской протоки и залива Неелова продолжались.

Больших бед натворил 22 июля шторм, вызвавший подъем воды и затопление низменных островов, где работала партия Н. П. Исполатова. Приданные ей вельбот и моторная лодка затонули, к счастью, обошлось без жертв. У парохода «Лена», отстаивавшегося на двух якорях, одну якорную цепь оборвало. Еще немного и шторм смыл бы лагерь партии Л. Г. Степаненко, расположившийся на узкой песчаной косе у западного берега Быковского полуострова. Однако ветер стих так же неожиданно, как и начался.

5 августа «Лена» с трудом прошла сложным и неисследованным Быковским фарватером в бухту Тикси. В заливе Сого оставили для шлюпочного промера партию Хмызникова. Матисен и Евгенов побывали в заливе Булункан, окончательно убедившись в возможности строительства на его берегу морского порта. Возвращаясь в залив Неелова, обвеховали Быковский фарватер, и через две недели «Лена» снова прошла им в бухту Тикси за партией Хмызникова. 19 августа вернулись к своей базе — барже у острова Дашка.

Четверть века спустя нам, тиксинским гидрографам, довелось несколько лет кряду подробно обследовать эти места, ступать, как говорится, по следам экспедиции Матисена. К этому времени здесь был создан самый крупный на Северном морском пути порт, работал угольный рудник Сого, могучим потоком через морские ворота Якутии шли народнохозяйственные грузы. Все это было лучшим памятником Федору Андреевичу, достойным воплощением его трудов…

На следующий год экспедицию завершал Николай Иванович Евгенов. Ф. А. Матисен умер в декабре 1921 года от тифа, заразившись во время командировки во Владивосток. Все было в ту навигацию: и многочисленные посадки на мели Туматской, Оленекской и Быковской проток Лены, и рискованный ремонт гребного винта на плаву, и бесконечные заготовки плавника на топливо, и штормы в море Лаптевых. 2 августа 1921 года гудок заменившего «Лену» экспедиционного парохода «Сынок» впервые огласил низовья Оленека. Раньше здесь плавали лишь казачьи кочи. 18 августа начались гидрологические исследования и промер бухты Тикси. Когда в начале сентября пароход выходил из дельты Лены в Якутск, вид у него был довольно потрепанный. Развальцевавшиеся трубки котла текли настолько, что несколько раз пришлось выводить котел из эксплуатации для ремонта. В

Якутск прибыли 23 сентября. Личный состав экспедиции добирался до Иркутска зимним путем.

Много лет спустя Евгенов с добровольными помощниками П. К. Хмызниковым и Ю. Д. Чирихиным сумели собрать экспедиционные материалы, разбросанные по всей стране в результате многочисленных реорганизаций и перестроек на водном транспорте. Все они к этому времени успели поработать по исследованию Новой Земли, рек Сибири; Николай Иванович с 1926 года семь лет руководил Карскими транспортными экспедициями. Вечерами, как бы теперь сказали, на общественных началах, они кропотливо обработали материалы экспедиции и издали в 1928–1929 годах в «Трудах комиссии по изучению Якутской АССР» описание экспедиции и атлас реки Лены. Ими же окончательно была обоснована необходимость строительства порта в устье Лены.

Приветствуя первое коммерческое плавание в 1926 году шхуны «Полярная звезда» из Колымы на Лену, Н. И. Евгенов писал: «Следует еще отметить важность производившегося капитаном Корольковым на всем своем пути промера, который по получении его данных можно будет, вероятно, использовать, хотя бы с рекогносцировочной целью, т. к., например, район непосредственно к востоку от острова Большой Ляховский и входа с юго-востока в пролив Санникова, пройденный шхуной, на существующей карте до сего времени в отношении глубин представляет из себя «белое пятно» и внушает скорее опасения малой доступности»[92]. Евгенов не только призывал к налаживанию каботажа в центральных арктических морях, перечислял, какие гидрографические мероприятия надо для этого выполнить, но и сам лично в 1932 году возглавил первую Северо-Восточную экспедицию Наркомвода, которой предстояло перенести успешный опыт Карских экспедиций на восток.

Соратники Евгенова П. К. Хмызников и Ю. Д. Чирихин тоже много лет своей жизни отдали исследованию водных путей Якутии и налаживанию ее морских связей. Павел Константинович Хмызников в 1926 году возглавил Нижнеленский геоморфологический отряд Академии наук. С двумя помощниками он прошел по Лене и ее притокам две тысячи километров, выполнив 700 километров съемки. На следующий год он руководил Янским гидрологическим отрядом. Построив в Верхоянске катера и лодки, в середине августа двинулся вниз по Яне для описи и промеров глубин. Зимовал отряд в Казачьем. Весной Хмызников и капитан А. А. Кухарский с двумя каюрами совершили большую санную поездку по Новосибирским островам, попутно осуществив серию гидрологических наблюдений в

проливах. Весна и лето снова были посвящены изучению сложной в навигационном отношении дельты Яны.

Осенью 1928 года отряд попытался на катере пройти морем на Лену. «Это морское путешествие, — писал профессор М. И. Белов, — во многом напоминало старинные русские походы на северо-востоке Азии. В течение нескольких суток смелые люди боролись с морской стихией. И все же у мыса Буорхая из-за аварии пришлось оставить катер и продолжать путь пешком. Положение осложнялось тем, что продовольствие погибло и путешественники вышли в тундру полуголодные. Через несколько суток, совершенно обессилев, они достигли устья реки Омолой, где, по счастью, встретили промышленников, доставивших их в Верхоянск»[93].

Результатом работы отряда были изданные Хмызниковым в 1934 году атлас и лоция Яны, а также монография «Гидрология бассейна реки Яны», ставшая его докторской диссертацией. Сейчас, больше чем полвека спустя, даже не верится, что такая малооснащенная экспедиция, по существу, открыла для судоходства одну из величайших рек Сибири. После экспедиции Хмызникова пройдет совсем немного времени, и гидрографическое судно «Хронометр» приведет в устье Яны катер № 13 с кунгасом. 6 августа 1936 года на Яну пришел с двумя деревянными баржами пароход «Сасыл Сысы». Он впервые по картам П. К. Хмызникова поднялся с грузами до Верхоянска. Эту дату принято считать началом регулярного судоходства на Яне.

Юрий Дмитриевич Чирихин — однокашник Хмызникова по Морскому корпусу. В 1927 году он участвовал в организации Ляховской геофизической обсерватории, а на следующий год возглавил Индигирский гидрологический отряд Якутской экспедиции Академии наук СССР. За два летних сезона и зимовку сотрудники экспедиции выполнили значительные съемочные и промерные работы не только по реке, но и на баровом ее участке, установили несколько навигационных и астрономических пунктов на морском побережье. В 1935 году вышла лоция Индигирки, а на следующий год — «Атлас реки Индигирки и ее дельты». Этими исследованиями Индигирка была реабилитирована как судоходная магистраль. Правда, ее мелководный и капризный бар еще и сейчас доставляет хлопоты гидрографам.

Наряду с изучением водных путей самой Якутии велось исследование и морских подходов к ней. Этого сурового и далекого края морем достигали лишь одиночные суда. Еще «белым пятном» нависала над Таймыром открытая гидрографами Северная Земля, и никто не знал, как далеко она простирается к

западу. В 1929 году летчики Б. Г. Чухновский и А. Д. Алексеев пытались исследовать ее с воздуха, но были остановлены густым туманом. «Открыто и замечено, — радировал Чухновский, — более сотни больших и малых островов, не помеченных на существующих картах; карты этого богатого промыслового района настолько неточны, что привязать виденное к намеченному берегу невозможно»[94].

Два года подряд пыталась пробиться с запада в Якутию парусно-моторная шхуна Комсеверопути «Белуха». Старший помощник Л. К. Шар-Баронов вспоминал: «В течение всего плавания 1930 года гидрографом II. К. Хмызниковым, капитаном Бурке и под их руководством мною систематически велась морская съемка. Даже такая малоточная съемка выявила большие погрешности карт, которыми мы пользовались. На острове Колосовых, где было высажено на зимовку семейство промышленников Колосовых, Хмызников определил астрономический пункт»[95].

Шар-Баронову вторит гидрограф И. М. Сендик, на следующий год помогавший Хмызникову: «Условия плавания, описанные Нансеном (Нансен плавал здесь на «Фраме» в 1893 году. — С. П.), разительно схожи с тем, что нам пришлось здесь встретить. Туман, лед, снег, неожиданные острова, неизвестные мысы и заливы»[96].

Хотя «Белуха» так и не смогла пробиться в море Лаптевых, она подготовила рекомендации, в первую очередь картографические, к таким плаваниям в будущем.

В 1930 году ледокольный пароход «Г. Седов» доставил на Северную Землю четверку исследователей во главе с Г. А. Ушаковым. Он с геологом Н. Н. Урванцевым и каюром С. П. Журавлевым за два года объехал на собаках и заснял весь архипелаг (радист В. В. Ходов оставался на базе, на острове Домашнем). Весь мир рассматривал опубликованную 16 октября 1932 года в «Известиях» карту Северной Земли с не меньшим интересом, чем, спустя десятилетия, карту обратной стороны Луны.

Но и сама экспедиция на «Г. Седове» принесла немало географических открытий. Их фиксировал на карте молодой геодезист Георгий Анастасьевич Войцеховский. Любопытно, что названные им мысы и бухты в Русской Гавани на Новой Земле уцелели на картах, хотя съемка не была первой. А вот названия многих островов в Карском море, которые он снимал первым, не прижились. Топонимика — наука капризная.

13 августа к вечеру усмотрели остров, который позже получил имя профессора В. Ю. Визе, предсказавшего его

существование на основании анализа дрейфа брусиловской «Св. Анны». Дальше воспользуемся дневником самого Войцеховского, который ныне хранится в Музее морского флота в Одессе. «14-го в 22 часа мы двинулись к берегу… Нас было 14 человек: Шмидт, Самойлович, Ушаков, Горбунов, Ретовский, я, Хлебников, Савич, Муханов, Громов, Журавлев, Иляшевич и двое промышленников. Разбились на две упряжки. Тащить было очень тяжело: то вытягиваем с большим трудом нарту, царапая руки и падая на торос, то вместе с нартами падаем вниз, то попадаем выше колена в воду»[97].

На берегу Войцеховский сразу развернул съемку, которая продолжалась весь следующий день: «Сегодня в экспедиции моя работа главная, все подчинены мне. Шел я съемкой до четырех часов дня вдоль берега…» По возвращении на судно: «Из первой группы несколько человек сегодня выкупались в ледяной воде с головой, в том числе и Шмидт. Жалкое впечатление производили все первые исследователи острова». Отоспаться Войцеховскому не удалось, так как решено было заснять остров с борта, обойдя вокруг. Девять часов он простоял на ветру у пеленгатора.

22 августа в дневнике появилась такая запись: «Только что слез с верхнего мостика. Пеленговал вновь открытые два острова. Немного отогреюсь и пойду в рубку наносить острова на карту». Это были острова Воронина и Исаченко. На следующий день Георгий Анастасьевич снова пеленговал новый объект. Одни соплаватели Войцеховского утверждали, что это ледник Северной Земли, другие были уверены, что это мираж. «Открытый сегодня остров, — записал геодезист, — я назвал островом Заблуждения. Название очень понравилось и моментально прижилось, официально наверное дадут какое-нибудь другое название». Он не ошибся. Довольно продолжительное время остров назывался Длинным. Теперь это остров Самойловича.

29 августа: «С 9 утра до 3 дня работал на съемке острова, на котором поставлена полярная станция. Этот остров мы назвали островом Сергея Каменева в честь нашего замнаркомвоенмора, главнокомандующего в гражданскую войну, оказавшего исследованию Арктики незаменимые услуги в качестве председателя Арктической комиссии». И опять на карты попало другое название — остров Домашний. Имя же Каменева лишь недавно возвращено на карту, носит его пролив, разделяющий острова Домашний и Средний.

31 августа нанесен на карту еще один остров, названный в честь начальника экспедиции О. Ю. Шмидта. В этот день «Г. Седов» перевалил на восьмидесятую параллель и, не пытаясь обогнуть Северную Землю с севера, повернул на юг. Интересно,

что, обнаружив новые острова, экспедиция так и не нашла открытый еще в 1878 году норвежцем Э. Иоганнесеном остров Уединения, хотя искала его дважды очень тщательно. Виной тому было исключительно неточное положение его па карте, определенное капитаном-зверобоем.

На следующий год Войцеховский добрался-таки до Якутии в качестве астронома-геодезиста Нижне-Ленскон экспедиции, когда составил первую инструментальную карту Булунского района. Вместе с женой он зимовал в составе первой смены открывшейся в бухте Тикси в августе 1932 года полярной станции. Они были первыми жителями будущего арктического поселка.

Осенью того же года Георгий Анастасьевич с начальником полярной станции Е. Н. Фрейбергом на пароходе «Лена» вышли на помощь выброшенному штормом на злопулучный мыс Буор-Хая пароходу «Эстафета», который пытался пройти на Яну. Спасатели сами оказались в положении потерпевших, ибо «Лену» тоже выбросило на берег. Более пятидесяти человек с обоих судов подобрал и доставил в Тикси крохотный бот «Пионер» Северо-Восточной экспедиции управления ГВФ, которой руководил И. А. Ландин.

Встретивший незадолго перед этим бот «Пионер» В. Ю. Визе, шедший первым сквозным рейсом по Северному морскому пути на ледокольном пароходе «А. Сибиряков, писал: «Люди ютились здесь в такой тесноте, что приходилось удивляться, как они умудряются не только спать и готовить пищу, но и работать. Между тем работа экспедицией на «Пионере» была выполнена весьма основательная»[98]. На следующий год немногочисленная группа И. А. Ландина и Н. И. Гаврилова была переименована в Западно-Таймырскую экспедицию и на небольших деревянных парусно-моторных шхунах вела съемку и промер в Карском море. Она оставила заметный след на морских картах от Колымы до Енисея.

Созданное в конце 1932 года Главное управление Северного морского пути (Главсевморпути, ГУСМП) решило начать транспортное освоение Арктики именно с этого участка. «Начальником Лено-Таймырского района с подчинением ему трех экспедиций и промысловой базы был назначен Н. Н. Урванцев, а начальниками экспедиций: Нордвикской — О. Белов, Оловянной (должна была работать на Северной Земле.—

С. П.) — Шикин, Лено-Хатангской — Б. М. Михайлов, промысловой (в бухте Марин Прончищевой. — С. П.) — С. Журавлев»[99].

Самая большая Лено-Хатангская экспедиция должна была выбрать место и начать строительство порта в устье Лены.

Портоизыскательский отряд А. В. Светакова обследовал крупнейшие протоки ленской дельты, лоцмейстерский отряд Ю. Д. Чирихина оградил Быковскую протоку и залив Неелова для входа прибывших с Оби морем буксира «Первая пятилетка» и лихтера, геологический отряд А. Н, Гусева приступил к обследованию Согинского угольного месторождения, охотоведческий отряд А. А. Романова составил «Промыслово-биологическую карту Лено-Хатангского края».

Результатом работ гидрографического отряда С. Д. Лаппо стали вскоре изданные карта и лоция наименее исследованной юго-западной части моря Лаптевых.

Из Якутска бот «Пионер» отправился в рейс на Хатангу без капитана (сам Лаппо нагнал судно на самолете в Булуне), без вспомогательных плавсредств и даже без запаса горючего на обратный путь. А главное— впереди гидрографов ждала акватория, обследованная лишь рекогносцировочно. Между тем отряду надо было определить: возможен ли вход в Лену с севера по Туматской протоке и целесообразно ли здесь, а не в бухте Тикси, строить порт. Кроме того, надо было дать рекомендации для захода в совершенно необследованную бухту Нордвик большим морским судам, уже следовавшим с грузами и людьми из Архангельска.

Лаппо и его помощники гидрограф А. А. Кухарский, механик В. Менгель, матросы П. Лавин, Н. Кичинский, А, Юшкевич и радист В. Туканов задание выполнили. Не их вина, что пароход «Правда», встретив малые глубины на подходах к Нордвику, повернул назад.

«Проведенные в Арктике исследовательские работы в 1933 г., — писал С. Д. Лаппо, — совпали по времени с организацией центрального аппарата Главного управления Северного морского пути, причем некоторые его отделы, в частности Гидрографическое управление, не были еще закончены формированием. Естественно, что такое положение не могло не отразиться на трудностях организации и проведения гидрографических работ в Лено-Хатангской экспедиции»[100].

ПОД ГОЛУБЫМ ВЫМПЕЛОМ ГУСМП

Рождение полярной гидрографии. Ленинградское совещание. Первая экспедиция. Гидрографы Главсевморпути в Архангельске. Шхеры вместо «белого пятна». Находка Цыганюка. Способ Брауна. «Темп» ведет эсминцы. Полярные гидрографы-профессионалы. Их учителя. «Ледовый вуз». Боровиков.

Гидрографическая служба Северного морского пути ведет свое летоисчисление с 25 июня 1933 года, когда существовавший с марта того же года малочисленный гидрографический сектор Всесоюзного Арктического института был преобразован в Гидрографическое управление Главсевморпути, или сокращенно ГУ ГУСМП. В первый год существования его называли Центральным гидрографическим управлением, ибо ему функционально подчинялись Сибирское гидрографическое управление и Архангельский гидрографический отдел, а также работавшие в Арктике Южно-Таймырская экспедиция Е. И. Иголкина и гидрографические отряды А. В. Лютостанского и С. Д. Лаппо.

Начальником Центрального управления назначили Петра Владимировича Орловского. Не имея специального образования, тридцатитрехлетний Орловский обладал большим опытом, приобретенным в ходе организации Карских товарообменных экспедиций. Он быстро вошел в курс сложных гидрографических вопросов, чувствовал себя уверенно. Руководству из кабинета предпочитал работу на месте в Арктике, где возглавлял Вторую Ленскую, а затем гидрографические экспедиции на «Г. Седове», сделавшие большие открытия в Карском море.

Заместителем по науке у него был Н. И. Евгенов, за плечами которого громадный опыт научно-исследовательских, гидрографических работ и руководства транспортными операциями в Арктике. Этот опыт и большая ученая эрудиция помогали Евгенову видеть организационные и научные проблемы во всем их многообразии и взаимосвязи.

Фактически становление полярной гидрографии началось с междуведомственного совещания в Ленинграде 17–21 декабря 1933 года. На нем состоялся большой и принципиальный разговор о предстоящей деятельности нового управления, его месте в системе ГУСМП. Открывая совещание, заместитель начальника Главсевморпути Г. А. Ушаков (начальник

Главсевморпути О. Ю. Шмидт находился в это время на дрейфовавшем во льдах Чукотского моря пароходе «Челюскин») сказал: «Необходимо отметить очень знаменательный факт, что впервые в системе ГУСМП, впервые вообще, собирается гидрографическое совещание, посвященное исключительно гидрографии северных морей. Этим одним уже… указывается та роль, которая придается и гидрографии и освоению Арктики»[101].

На совещании присутствовали практически все ведущие ученые-полярники: президент Академии наук СССР А. П. Карпинский, профессора Ю. М. Шокальский, Р. Л. Самойлович, В. Ю. Визе, Н. Н. Матусевич; представители Гидрографического управления ВМС А. М. Лавров, Л. Ф. Рудовиц, начальник Западно-Сибирского гидрографического управления А. С. Пестов, начальник Архангельского гидрографического отдела П. И. Башмаков. В обсуждении будущего полярной гидрографии принимали участие специалисты многих сфер научной и практической деятельности: профессора Б. П. Вейнберг (магнитолог), Э. П. Пуйше (синоптик), А. И. Толмачев и М. В. Кленова (геологи); летчики М. И. Козлов, Г. А. Страубе, А. Д. Алексеев, зоолог М. П. Розанов, геофизик Вл. А. Березкин, капитаны Н. М. Николаев, К. А. Дублицкий, Я. П. Легздин, М. П. Белоусов, М. Я. Сорокин, гидрографы Г. С. Максимов, Б. А. Сергеевский, В. И. Воробьев, С. С. Рузов, Ю. Д. Чирихин, сотрудники Арктического института К. А. Салищсв, А. Ф. Лактионов и другие.

В докладах Евгенова и Орловского звучала озабоченность отсутствием у полярной гидрографии собственного флота, нехваткой кадров, инструментов; ставился вопрос о необходимости комплексности гидрографических исследований и использования авиации.

Не прошло еще и года, как Н. И. Евгенов вернулся с Колымы, где он возглавлял Первую Северо-Восточную полярную экспедицию Наркомвода. В ней Николай Иванович пытался наработанный опыт Карских экспедиций перенести на массовые плавания транспортных судов из Владивостока на Колыму. На совещании он сетовал: «Здесь до сих пор нет надлежащей карты устья Колымы. До сих пор капитаны, судоводители пользуются весьма устаревшей работой Седова… Эта карта напечатана на синьке, имеет ограниченное потребление, даже не всегда вы ее можете найти. Во всяком случае, когда я шел в прошлом году на Колыму, мне пришлось на восемь судов выписывать карту авиапочтой из Ленинграда, так как во Владивостоке всего было 1–2 экземпляра. Временная карта устьев Колымы по работам Седова и Гринфельда пополнена результатами данных

рекогносцировочной экспедиции Ландина»[102].

Именно для картирования нижнего течения Колымы от 11ижнеколымска до бара была создана Колымская гидрографическая экспедиция, ставшая, по существу, первой зимовочной экспедицией только что организационно оформившейся молодой полярной гидрографии. Руководство экспедицией поручили И. И. Музылеву, имевшему опыт изыскательских работ. Через несколько дней после окончания совещания первые одиннадцать специалистов, среди которых были гидрографы, топограф, астроном, гидролог, радист, выехали поездом до станции Невер и дальше по якутскому тракту гужевым транспортом. Рабочих, транспорт и помещение для базирования должно было предоставить Колымское управление Дальстроя.

Об этой экспедиции рассказывал мне ее участник Абрам Исаакович Косой:

— Мы с гидрографом Е. И. Герингом первыми налегке приехали в Якутск. Остальные прибыли туда только в апреле тридцать четвертого. Местные власти помогали нам, чем только могли. И тем не менее основной состав экспедиции смог добраться до бухты Амбарчик только в сентябре. К этому времени мы с Герингом, гидрографом Петровцевым, топографом С. А. Швахтеймом и гидрологом Тагеевым успели выполнить 400 километров промера в устье Колымы с предоставленного местными организациями катера «Ламут». А потом была зимовка в Пантелеевке. Затруднения с продовольствием вскоре ликвидировал вновь созданный оленеводческий совхоз Главсевморпути.

— Кстати, не вами ли назван небольшой островок ГУСМП в дельте Колымы?

— Нами, — как старому знакомому, обрадовался Абрам Исаакович. — Таким образом хотелось отметить роль полярного главка в освоении Арктики. Полностью его название ни на какую карту не вписать. К этому времени он в Якутии набрал силу: развернул работы трест Нордвикстрой, начали работу Качугская и Пеледуйская верфи, в его ведение были переданы шахты Сангар-Хаинского и Кангаласского угольного месторождений, две Ленские экспедиции доставили в порт Тикси с запада 12 700 тонн грузов, началось регулярное грузопассажирское сообщение Колыма — Владивосток морем, заработало Колымское речное пароходство.

Сам А. И. Косой после Колымской экспедиции еще двадцать лет работал в полярной гидрографии, занимал большие руководящие должности и долго не расставался с экспедиционной работой.

Гидрографический отдел при Архангельском управлении Северного морского пути возник даже раньше Центрального гидрографического управления—16 мая 1933 года. Первоначально его главной задачей было обслуживание маячных огней на Новой Земле и в юго-западной части Карского моря, а также лоцманские проводки судов новоземельскими проливами. Промерные работы здесь стали систематическими лишь после подчинения Ленинградскому управлению, вскоре начавшему аренду и строительство гидрографических судов, главной базой которых стал Архангельск. В 1934–1935 годах Гидрографическая экспедиция западной части Карского моря под руководством Сергея Сергеевича Рузова, а потом Всеволода Ивановича Воробьева выполнила значительные промерные работы со шлюпок и арендованных судов «Ломоносов», «Североиод № 2» и «Североиод № 7». В них участвовали гидрографы Л. И. Бордюг, Б. С. Зернов, И. М. Калиткин, А. Д. Копаневич, геодезист В. В. Ахматов и другие.

В 1938 году с ликвидацией территориальных управлений Главсевморпути архангельские гидрографы наконец получили самостоятельное структурное подразделение — Новоземельский гидроотдел. До 28 февраля 1937 года им руководил Павел Иванович Башмаков. Прекрасный моряк и гидрограф с большим производственным опытом, он обладал всесторонней эрудицией: успешно преподавал в Архангельском мореходном училище навигацию, лоцию, метеорологию, астрономию, создал блестящие ученые труды по маячному делу и истории освоения Арктики.

После него до 1941 года, когда Новоземельский гидроотдел реорганизовали в Архангельскую гидробазу, во главе его стояли Иван Александрович Смирнов, Савин, Борис Александрович Моржов и Сергей Николаевич Зубов. Двух последних я знал, а вот о первых никто не помнит, даже архивы не могли поведать имя-отчество Савина. Тяжелым был для полярной гидрографии 1938 год!

Много легче, чем в Архангельске и на востоке, приходилось в 1933–1934 годах экспедициям Западно-Сибирского гидрографического управления. На них «работали» флот и многолетний опыт специалистов ликвидированного Убекосибири. В частности, гидрографическая экспедиция В. И. Воробьева была одной из самых больших со времен Великой северной экспедиции — общая численность превышала триста человек. Ее обслуживало восемь гидрографических судов, самолеты полярных летчиков А. Д. Алексеева и К. Г. Неронена.

Экспедиция забралась в северную часть шхер Минина, где на карте было громадное белое пятно с надписью: «Этот район имеет

характер шхер, и многие острова остались не нанесенными на карту, будучи не усмотрены за туманом и пасмурностью». Через два года тяжелого и опасного труда на новой карте появились очертания громадного архипелага. Только инструментальной съемки неизвестных берегов было выполнено более двух тысяч километров.

Впервые на карты легли большие острова Подкова, Песцовый, Круглый, Гольцмана, Баранова и другие. Многие носят имена участников экспедиции и судов.

9 сентября 1934 года гидрографическое судно «Сталинец» высадило Михаила Ивановича Цыганюка, практиканта Сибирского астрономо-геодезического института, на небольшой безымянный островок в шхерах Минина. Рабочие сразу же приступили к установке палатки, а Цыганюк пошел осмотреть остров, который предстояло снимать, и заодно набрать бересты для разведения костра. Вскоре он наткнулся на раскиданные вещи, истлевшие остатки одежды. Среди вороха размоченных бумаг оказалась мореходная книжка матроса «Геркулеса» А. С. Чухчина и справка на имя матроса В. Г. Попова. Позже на судне Михаил Иванович узнал об обнаруженном топографом А. И. Гусевым на острове Вейзеля (ныне остров Геркулес) столбе с вырезанной на нем надписью «Геркулесъ 1913». Так впервые были найдены следы пропавшей без вести в 1912 году арктической экспедиции В. А. Русанова, пытавшейся пройти Северным морским путем с запада на восток. Имя Цыганюка стало хорошо известно как раз благодаря этим находкам. А ведь Михаил Иванович больше двадцати лет после этого составлял полярные карты. Еще до войны прошел со съемкой почти все побережье Карского моря от Гольчихи до архипелага Норденшельда, трижды зимовал. Тонул, горел, не раз бывал в объятиях белого медведя. Однако экспедиционные лишения, тяжелый физический труд не отвратили его от Арктики, а, наоборот, еще больше спаяли с ней. Уже в пенсионном возрасте он зимовал на Енисее, вводя в действие новейшую навигационную систему для проводки советских и иностранных судов, направляющихся в Игарку.

В учебнике профессора Андрея Павловича Белоброва, по которому училось мое послевоенное поколение гидрографов, есть такие слова: «В связи с расширением гидрографических работ в арктических морях при выполнении промера вне видимости берегов в течение ряда лет, начиная с 1934 г., применялся предложенный помощником капитана парохода «Г. Седов» А. А. Брауном способ промера на веховых полигонах»[103].

Для Анатолия Алексеевича Брауна экспедиция 1934 года на ледокольном пароходе «Г. Седов», которой руководил директор

Арктического института Р. Л. Самойловнч, была первой в Арктике. Правда, еще десять лет назад он пересекал Полярный круг, участвуя в заграничном походе крейсера «Аврора» и учебного судна «Комсомолец» из Кронштадта в Архангельск.

В последующие две навигации Брауну доверили руководство большой арктической экспедицией, базировавшейся на парусно-моторной шхуне «Темп». Построенная в 1931 году в Норвегии, шхуна южным путем пришла во Владивосток и оттуда с Северо-Восточной экспедицией Наркомвода в только что родившийся порт Тикси.

— Очень удобное для того времени было судно, — рассказывал Анатолий Алексеевич, — автономное, мореходное, даже с грузом его осадка не превышала четырех метров, а это чрезвычайно важно для гидрографических исследований. Правда, грузоподъемность его была всего 65 тонн, что неудобно для транспортных перевозок, которые «Темпу» приходилось выполнять нередко. Капитанами его в те годы были С. К. Эрманбрик, а затем Ю. К. Жуков. Старший механик Федор Герасимов проработал на «Темпе» четверть века, за что был награжден орденом Ленина.

Невольно вспомнился Юрий Константинович Жуков, с которым мне приходилось встречаться в Тикси, где он работал капитаном порта в 50-е годы. О нем рассказывали тогда, что он брат маршала Жукова и что он никогда не брал на борт навигационных карт, предпочитая плавать, как древние мореходы, «по рукавице». И то и другое было вымыслом, хотя не без доли правды. Родом Жуков был калужанин, из тех же мест, что и прославленный полководец. Может, и дальним родственником его был, в крестьянских семьях не больно-то занимались генеалогическими изысканиями. А вот набор карт брал на борт действительно редко. Он настолько хорошо знал условия плавания в море Лаптевых, что всегда ограничивался одной самого мелкого масштаба картой…

— В сентябре 1936 года, — продолжал Браун, — мы закончили промер и ограждение пролива Дмитрия Лаптева для проводки по нему эсминцев «Сталин» и «Войков», первыми из военных кораблей совершавших сквозной переход по Северному морскому пути на Дальний Восток. Мы тогда плохо знали гидрологический режим 122

пролива, неверно выбрали глубину постановки вех, поэтому многие из них легли на воду. Но так как частота их постановки была велика, то мы провели караван благополучно. О. Ю. Шмидт, руководивший экспедицией, поблагодарил маленький «Темп» за большую работу.

Много было потом арктических командировок в жизни Брауна. В Арктике он создавал структурные подразделения полярной гидрографии, строил гидрографические суда, эвакуировал многочисленные гидрографические службы из блокадного Ленинграда. Лишь в 50-е годы, когда Браун учился в Академии Морского флота и руководил Ленинградским морским агентством Главсевморпути, не пришлось ему работать в Арктике. Но и тогда на него была возложена ответственность за ремонт арктических судов на ленинградских заводах.

В экспедиции на «Темпе» в 1936 году Брауну помогал его земляк А. А. Остроумов, только что окончивший Высшее военно-морское училище имени Фрунзе. Специалисты с высшим образованием в полярной гидрографии в те годы были редкостью, и Алексей Алексеевич начал учить других на организованных в Гидрографическом управлении ГУСМП курсах техников-гидрографов. Выпускники этих курсов Л. И. Виноградов, А. И. Гаудие, А. П. Македонский, И. И. Корчажинский, 10. С. Сырокомский, И. Д. Шаронов, М. Е. Шадрин и многие другие всю жизнь отдали гидрографическому освоению Арктики. Я. П. Кобленц, Г. С. Михеев, Б. И. Лейкнн затем окончили Гидрографический институт Главсевморпути и стали командирами производства.

Это учебное заведение открылось 25 апреля 1935 года в Ленинграде. Освоение высоких широт в разгаре, специалисты высшей квалификации для этого были нужны незамедлительно. Чтобы сократить время их подготовки, часть набора в институт произвели студентами вторых и третьих курсов ленинградских втузов. Благо добровольцев оказалось предостаточно. Молодежь стремилась быть там, где трудно, где вершились большие героические дела. Арктика в те годы, как теперь космос, манила своей неизведанностью.

Уже в 1938 году состоялся первый выпуск одиннадцати инженеров-гидрографов. В последующие довоенные годы Гидрографический институт окончили 108 человек. Некоторые из них еще студентами оставили свои автографы на арктических картах. О них я расскажу ниже. Но прежде о преподавателях. Среди них было много известных в стране ученых-мореведов и полярников: профессора II. Н. Матусевич, Н. А. Сакеллари, Б. П. Хлюстин, получивший степень доктора географических наук за первую лоцию Карского моря Н. И. Евгенов.

Профессор Г. С. Максимов, например, преподавал гидрографию. Он сам немало создал морских карт, а главное — стал родоначальником отечественной школы гидрографии. Сын литератора-этнографа, почетного академика С. В. Максимова,

автора популярных в конце прошлого века книг «Год на Севере», «Сибирь и каторга» и других, мичман Максимов после окончания в 1896 году Морского корпуса попросил направить его в Сибирскую флотилию. Небольшой транспорт «Якут», на котором он служил вахтенным офицером, занимался охраной дальневосточных промыслов от иностранных браконьеров, но попутно выполнял и небольшие гидрографические работы. Они пришлись по вкусу молодому моряку, поэтому на следующий год он попросил перевести его на шхуну «Тунгус», работавшую на гидрографию. Обычно строевые офицеры неохотно занимались гидрографией, служба была труднее, а жалование ниже. Поэтому просьба Максимова вызвала удивление, но была удовлетворена.

Начальник Отдельной съемки Восточного океана генерал-майор Э. В. Майдель доносил тогда морскому министру: «В то время как судовые офицеры пользуются всеми удобствами кают-компанейской жизни, их товарищи гидрографы проводят время почти в одиночестве, при скудной пище, без медицинской помощи, в необитаемых местностях и в открытом море, на шлюпках, разрушая постепенно свое здоровье почти под открытым небом от суровых климатических условий. В особенности тяжелы эти условия в здешних окраинах России, и несмотря на то эти труженики безропотно несут свою тяжелую ответственную работу, только из сознания долга и привязанности к делу»[104]. Очень хорошо сказано о цене морской карты!

Когда в 1900 году Максимов уезжал на учебу в Морскую академию, его старший товарищ, сослуживец по Дальнему Востоку А. И. Неелов характеризовал его как очень дельного и опытного офицера-гидрографа. После окончания академии Максимов два года совершенствовался в астрономии и геодезии в Пулковской обсерватории у выдающегося русского ученого Ф. Ф. Внтрама. Георгий Сергеевич гордился тем, что он седьмым по счету в русской гидрографии защитил диссертацию на звание гидрографа-геодезиста. «Первым учеником Ф. Ф. Витрама из морских офицеров был с 1887 г. Ф. К. Дриженко, — писал он, — а затем в хронологическом порядке следующие лица: Е. Л. Бялокоз, А. А. Родионов, А. М. Бухтеев, П. А. Бровцын, Б. И. Чайковский, Г. С. Максимов, Б. В. Давыдов, Н. Н. Матусевич, П. А. Новопашенный, В. В. Третьяков и П. В. Мессер»[105]. Это до смерти Витрама в 1914 году.

Начальник геодезического отдела Главного гидрографического управления полковник Г. С. Максимов безоговорочно принял Октябрьскую революцию. Он активно работал в Управлении по обеспечению безопасности кораблевождения на Балтийском море, готовил первых советских

гидрографов на организованных им курсах, консультировал гидрографические и геодезические работы на Алтае, в Карелии, на строительстве Беломорско-Балтийского канала. Им написаны фундаментальные руководства «Гидрография» и «Гидрографическая опись» и свыше девяноста научных трудов, среди которых новые теоретические разработки створов, гониометрической сетки, выбора опорных точек при решении задачи Потенота и многих других специальных вопросов.

Кафедру геодезии в институте возглавил Артемий Павлович Ющенко. Воспитанник физмата Петроградского университета, он добровольцем пришел на флот и с гидрографией познакомился на курсах, основанных Максимовым. Звание гидрографа-геодезиста он получил в советское время. После этого Артемий Павлович служил в гидрографии Военно-Морского Флота, возглавляя астрономо-геодезическую партию на Каспии, а с 1923 года пять лет руководил прокладкой триангуляций в Арктике в составе Северной гидрографической экспедиции. Это были годы суровой практической школы молодого ученого. О них он часто вспоминал впоследствии.

Затем Ющенко переводят в картографический отдел военной гидрографии. Именно в это время советские физики Л. И. Мандельштамм и Н. Д. Папалекси изобрели принципиально новый метод измерения расстояний. Прекрасно разбиравшийся в физике и следивший за ее достижениями, А. П. Ющенко (он в это время, кроме того, заведовал кафедрой физики в Ленинградском институте точной механики и оптики) первым обратил внимание на перспективность нового метода в геодезии. По его настоянию вскоре на Черном море, а затем и в Арктике были проведены испытания новых радиодальномеров. Сбывалась давняя мечта гидрографов о высокой точности определения места судна вне видимости берега. Начиналась новая эра в области гидрографических исследований. Но сколько сил и труда еще потребовалось от гидрографов для того, чтобы она наступила!

В 1936 году экспериментальными работами с навигационно-гидрографическими дальномерами занималась партия на новом гидрографическом судне «Евгенов» под руководством А. Э. Клабе и капитана М. Е. Шадрина, на следующий год партия Я. К. Смирницкого на этом же судне продолжила работы в Кандалакшской губе. В следующие годы И. М. Калнткин и В. И. Воробьев производили промер на радиодальномерной основе н Карском море. Особенно активно с пропагандой нового метода выступал В. И. Воробьев, делавший доклады, писавший статьи, отвечавший на многочисленные вопросы…

В полярную ночь 1937–1938 годов в холодных твиндеках

находившегося в дрейфе в северной части моря Лаптевых ледокольного парохода «Г. Седов» начался учебный семестр студентов старших курсов Гидрографического института. Одиннадцать четверокурсников и одиннадцать пятикурсников, проходивших в Арктике производственную практику, оказались на вынужденной зимовке ледокольных пароходов «Садко», «Малыгин» к «Г. Седов». Чтобы студенты не теряли времени даром, с разрешения Комитета по делам высшей школы был организован на судах филиал института.

Возглавил «дрейфующий вуз» гидрограф В. И. Воробьев. Из двухсот с лишним человек на караване подобрать преподавательский состав не составило труда. Сферическую астрономию и гравиметрию читал профессор И. Д. Жонголович, лоцию — доктор географических наук Н. И. Евгенов, практическую астрономию — опытный астроном-геодезист С. А. Янченко, гидрологию — Б. А. Моржов и 10. К. Чернявский, электронавигационные приборы — гидрограф А. И. Краснов. Такому преподавательскому составу мог тогда позавидовать не один «большеземельский» институт.

Студенты жили на «Г. Седове», а преподавателей каждое утро «под конвоем» на случай встречи с белым медведем доставляли с находившихся в отдалении других судов. При свете керосиновых ламп с самодельными бутылочными стеклами студенты делали лабораторные работы, нередко вместо недоставшей бумаги используя этикетки от консервов. Лекции вообще старались не записывать, так как чернила замерзали мгновенно. Весной по прослушанным дисциплинам было принято 52 зачета. Одновременно на параллельных курсах 29 моряков успешно сдали экзамены на звание штурманов малого плавания и механиков третьего разряда,

В апреле самолеты полярных летчиков А. Алексеева, П. Головина и Ю, Орлова вывезли с судов 184 человека на материк. Студенты своевременно начали очередной учебный год. Не явился на занятия лишь студент пятого курса Виктор Харлампьевич Буйницкий, добровольно оставшийся в числе тридцати трех человек на дрейфующих судах. Вскоре на институтской доске объявлений появился приказ об исключении его из института. Лишь через полтора года, когда он вернулся из героического дрейфа «Г. Седова» Героем Советского Союза, эта ошибка была исправлена, он получил диплом инженера-гидрографа, ибо собранный им в дрейфе научный материал мог послужить темой не только для дипломной работы, но и нескольких докторских диссертаций. Вскоре Буйницкий возглавил Арктический научно-исследовательский институт, в

1948 году защитил докторскую диссертацию, а затем до самой смерти в 1980 году преподавал в Ленинградском университете.

Большинство из выпускников «дрейфующего вуза» стали полярниками. Многие из них теперь на заслуженном отдыхе, как Иринарх Федорович Тыткин и Владимир Иосифович Вильчинский, с которыми мне довелось работать в Тикси. Валентин Петрович Кожухов — профессор Ленинградского высшего инженерного морского училища имени Макарова. Память же о некоторых хранится в названиях Арктики…

Тогда же на зимовке мало кто знал, что начавшиеся в стране репрессии уже коснулись руководителей Главсевморпути, которым ставили в вину неудачную навигацию 1937 года. Готовился приказ об отмене названий тех островов, которым гидрографы дали имена руководителей Главсевморпути: заместителя начальника П. М. Янсона, начальника политуправления С. А. Бергавинова, начальника Морского управления Э. Ф. Крастина, начальника Гидрографического управления П. В. Орловского. 15 октября 1937 года приказом О. Ю. Шмидта за № 605 «за непринятие необходимых мер по ликвидации последствий вредительства, засоренность аппарата» Орловский отстраняется от работы. Руководители зимовки восприняли этот приказ как недоразумение и решили не оглашать его до прояснения в Москве.

Однако ясность наступила раньше. В Красноярске, куда прилетели 15 мая 1938 года, подготовленный в честь зимовщиков банкет в последний момент был отменен. Гидрограф В. И. Воробьев вспоминал: «Столы были накрыты человек на сто, а явились, кроме нас десяти и летчиков, еще человек пять — десять местных работников. В Москве, по прибытии 19 мая, обратили внимание, что нас никто из Главсевморпути не встретил». В Ленинграде П. В. Орловского арестовали прямо на вокзале, а Н. И. Евгенова неделю спустя. Еще до прибытия зимовщиков арестовали остававшихся в Ленинграде руководителей полярной гидрографии Е. С. Гернета, С. В. Николаева, К. К. Петрова, П. К. Хмызникова. А всего, как свидетельствует отчет по управлению за 1938 год, органами НКВД были арестованы 13 человек, «изъято из аппарата» 62, уволено 149 «сомнительных и чуждых элементов». Все это были нужнейшие для Арктики и флота люди. Евгений Сергеевич Гернет, например, — человек большого мужества и долга, герой русско-японской, первой мировой и гражданской войн, участник трех полярных экспедиций. Он разработал и издал на свои деньги в Японии теорию происхождения ледников, ныне признанную учеными всего мира.

В 1935 году заместителем Орловского был назначен И. М.

Суслов. Сын известного исследователя Таймыра и священника-миссионера М. Г. Суслова, Иннокентий Михайлович еще в студенческие годы примкнул к большевикам. Он стал активным деятелем Комитета Севера при ВЦИК, вел большую работу среди малых народностей, исследовал тундру и тайгу, издал по материалам своего путешествия на плоту по реке Оленек первые описание и атлас до этого неисследованной реки. И. М. Суслов — фактически создатель Музея Арктики, в котором работал до 1950 года. Затем он был заместителем председателя президиума Якутского филиала Академии наук СССР, директором Государственного музея этнографии СССР.

В 1938 году Гидрографическое управление ГУСМП принял Григорий Никитич Боровиков. Революционный балтийский моряк, соратник Павла Дыбенко по первым боям только что родившейся Красной Армии, Боровиков после гражданской войны занимал крупные посты в Советском Военно-Морском Флоте, командовал Высшим инженерным морским училищем имени Дзержинского. За организацию и проведение зимовки на Диксоне в 1935–1937 годах был награжден орденом Красной Звезды. Полярные гидрографы ветераны вспоминают, что Григорий Никитич порученному делу был предан фанатично. Вместе с тем его всегда отличал спокойный и выдержанный характер, уважительное отношение к подчиненным. Меньше всего он был склонен к волевым методам руководства. Осенним днем 1940 года его нашли без сознания в служебном кабинете. «В госпиталь доставлен в состоянии инсульта с затемненным сознанием, — сказано в свидетельстве о болезни. — Ранее перенес три тифа, воспаление легких, полиартрит»[106]. К исполнению обязанностей начальника полярной гидрографии Боровиков больше не вернулся. Но даже став инвалидом, не покинул родной Ленинград и прожил здесь всю блокаду, посильно помогая в его обороне. Умер он 6 сентября 1951 года.

К началу Великой Отечественной войны полярной гидрографией было проведено более восьмидесяти гидрографических экспедиций. О некоторых из них, связанных с появившимся у гидрографов флотом, расскажет следующая глава.

ОТКРЫВАЯ СОБСТВЕННЫМИ БОРТАМИ

Корабельные имена на карте. Шхуны Комсеверопути. Первые потери полярной гидрографии. «Малыгин» в гидрографии. Трагедия в губе Колоколковской. Зимовка на «Торосе». Мыс Лама. «Вихрь» и «Иней» навсегда остаются в море. Две гибели «Садко».

Много судов погибло, осваивая просторы ледовых морей. Далеко не всегда мы знаем их судьбу и судьбу экипажей. Так, у новоземельских берегов сгинула в безвестности в 1823 году шхуна лейтенанта Кротова «Енисей», в 1914-м пропали без вести русановский «Геркулес» в Карском море и брусиловская «Св. Анна» в центральном полярном бассейне. Их названия хоть остались на карте. А вот затерявшемуся в 1765 году у чукотских берегов шалауровскому галиоту «Вера, Надежда, Любовь» даже в этом отказано. Впрочем, как.1 погибшим в Арктике судам Великой Северной — кочу «Экспедицион» и дубель-шлюпке «Якутск» или разделившим их участь в прошлом веке в Карском море шхуне П. П. Крузенштерна «Ермак» и торговым пароходам «Луиза», «Надежда», «Тюмень», «Царица» — первым русским труженикам Северного морского пути. Зато редкие в этих водах иностранные исследователи не забыли прописать на русской арктической карте раздавленную льдом шотландскую яхту «Эйра», унесенный льдом австро-венгерский «Тегеттгоф», сгоревший на чукотской зимовке «Роджерс» американца Роберта Бсрри.

В наше время создатели арктических карт стали относиться к корабельным именам куда внимательнее. По моим подсчетам, на картах арктических морей 165 географических объектов носят названия конкретных судов, 102 из них — в честь гидрографических и экспедиционных. Причем чаще всего это своеобразные автографы, ибо в нашем веке возникла традиция давать имена банкам, рифам, отмелям и другим подводным опасностям по названиям открывших их судов. Банки Вестник и Персей у Новой Земли, Белоусов и Межлаук в Карском море, Русанов и Беломорканал в море Лаптевых, Москва и Ленинград в Восточно-Сибирском море и другие открыты транспортными судами случайно. Они воспринимаются как немой укор слабости в то время гидрографической службы и несовершенству карт, но в

большинстве случаев одновременно свидетельствуют, как правило, о неосторожности водителей транспортных судов, пренебрегших опасностью «белых пятен» на картах.

Конечно, встречались «лихачи» и среди капитанов гидрографических судов. Например, в белогвардейской Карской экспедиции 1918 года, пропоров днище на подводной скале Вайгач в Енисейском заливе, погиб одноименный ледокольный пароход, еще добрых десять лет после этого висевший на ней, как шашлык на шампуре, пока волны и льды не разрушили его окончательно. Но в большинстве случаев рисковать, забираться в малообследованные районы гидрографов заставляла обязанность разведчиков глубин. Вот почему на полярных картах у банок так много названий гидрографических судов: «Таймыр», «Волна», «Мурман», «Пахтусов», «Полезный», «Створ», «Фарватер», «Эклипс» — всех не перечтешь…

Предтеча Главсевморпути Северо-Сибирское акционерное общество торговли и промышленности — Комсеверопути (1928–1932) имело свой немногочисленный промысловый флот и параллельно с Убекосибири выполняло некоторые картосоставительские работы в Карском море. Небольшие парусно-моторные деревянные шхуны Комсеверопути оказывали помощь и другим организациям в исследовательских работах. Но поскольку условия плавания здесь были еще не изучены, эти работы часто оплачивались гибелью хрупких суденышек.

Шхуна «Агнесса» водоизмещением 33 тонны, в 1922–1923 годах заново перекроившая всю карту Гыданского залива, была раздавлена льдом во время весеннего ледохода 1924 года в низовьях Енисея. Летом 1928 года в бухте Полынья в Енисейском заливе штормом выбросило на берег шхуну «Профессор Житков». Во время зимовки капитан Каминский обморозил руки и был вывезен на оленях. Гидрограф Ю. М. Петранди, принявший командование, в навигацию вынужден был разоружить судно ввиду невозможности спасти его. А на следующий год бот «Зверобой» под командованием Петранди выскочил на необследованную отмель в Пясинском заливе и затонул. Экипаж снова удалось спасти. А отмель с тех пор называется мысом Зверобой. Впрочем, это не единственный автограф многострадального судна на карте. В проливе Карские Ворота есть банка Зверобой, открытая им собственным бортом еще в 1929 году, а в шхерах Минина — острова Зверобой, названные экспедицией В. И. Воробьева в 1930 году.

В октябре 1932 года при следовании с Диксона в Архангельск в плохую видимость выскочила на прибрежную отмель острова Белый арендуемая Гидрологическим институтом шхуна

«Альбатрос». На этот раз погибло не только судно. Отправившиеся пешком в Обскую губу за помощью начальник экспедиции В. Я. Никитинский и двое его спутников замерзли в пути.

24 сентября 1933 года в том же самом месте потерпела крушение шхуна «Белуха» водоизмещением 250 тонн. Она работала в Западно-Таймырской экспедиции ГУСМП и возвращалась в Архангельск после весьма результативных съемочных и промерных работ в Карском море, оставив там свой автограф в виде названий — пролива Белуха в островах Известий ЦИК и острова Белуха у берега Харитона Лаптева. Людей снял подошедший пароход «Аркос». Он же пытался буксировать шхуну, но она через полученные пробоины быстро наполнилась водой и перевернулась.

Если не считать доставшиеся по наследству от Убекосибири старые и неприспособленные для исследований суда, полярная гидрография в первые годы своего существования не имела своего флота. Где только не добывали тогда гидрографы плавсредства, которых в те годы на Севере вообще было мало! Поэтому потери переживали особенно тягостно.

Гидрограф Александр Александрович Кухарский зимой 1934 года в Алексеевском затоне близ Киренска на Лене строил парусно-моторные суда для Лено-Хатангской экспедиции. На одном из них — «Харитоне Лаптеве» он летом отправился на Хатангу, где годом раньше побывал на «Пионере». Выполнив большой комплекс гидрографических и гидрологических работ, зазимовали у полуострова Кресты. Теперь-то мы знаем, какую опасность для судов представляет весенний ледоход на Хатанге. Недаром сейчас в месте отстоя ежегодно для их защиты намораживают высокую ледяную дамбу. Тогда же этих мер предосторожности принять не умели, и весной 1935 года «Харитон Лаптев» оказался на берегу. Недавно мне довелось познакомиться с дневниками Кухарского, которые он аккуратно изо дня в день вел больше трех лет, пока упорно пытался стащить судно с помощью талей, ворота и других приспособлений на воду.

Оторванная от мира, терпевшая большие лишения и недостаток буквально во всем маленькая горстка людей с небывалым упорством тащила судно. На какие только ухищрения не шли они: домкратами поднимали судно на специально изготовленные салазки, смазывали их тавотом, создавали громадный каток, вырубали во льду канал, вмораживали мертвяки — толстые бревна, к которым крепились лебедки. Три года без выходных, невзирая на погоду, ежедневно по многу часов крутили ворот, заводили браги, сращивали рвущиеся тросы. Три

года Кухарский в дневнике считал миллиметры, на которые удавалось продвинуть судно к воде. А очередной паводок уничтожал всю проделанную за зиму работу. К сожалению, шхуну так и не удалось стащить на воду. Уже в военные годы с нее сняли двигатель, который долгие годы обеспечивал электроэнергией поселок Хатангу.

Летом 1935 года «Харитона Лаптева» безуспешно пытался стащить капитан гидрографического судна «Хронометр» Иннокентий Иванович Вологдин. Вскоре и сам «Хронометр» оказался в подобном положении. Правда, в другом месте — на злополучном мысе Буор-Хая, куда его выбросило штормом 19 сентября 1937 года. Судно до сих пор возвышается там своеобразным памятником суровой поре первопроходческих рейсов полярных гидрографов.

Между тем полярная гидрография начала получать с Пиндушской, Архангельской, Чевакинской верфей первые гидрографические суда: в 1934 году «Вихрь», «Шторм» и «Торос», в 1936 — «Папанин», «Евгенов» (позже «Вест»), «Профессор Визе», «Политотделец». Это были деревянные парусно-моторные шхуны, построенные по типу зверобойного судна «Смольный», водоизмещением около 400 тонн. Теснота на них была основательная, гидрографические работы затруднялись большой парусностью и высокой без подзора кормой, но гидрографы были им искренне рады.

Уже зимой 1937 года эту радость омрачила гибель «Политотдельца». Он успел совершить всего один рейс для гидрографии, но оставил заметный след на карте восточного побережья Новой Земли, в том числе и свой автограф — название «бухта Политотделец». Этой экспедицией руководил С. Д. Лаппо, капитаном был И. М. Хренов. В феврале, находясь в аренде у Научно-исследовательского института рыбного хозяйства, он выскочил на прибрежные камни острова Колгуев. Эта трагедия подробно описана в книге начальника экспедиции В. А. Васнецова «Повести северных морей», вышедшей в 1977 году в Гидрометеоиздате.

В довоенные годы Гидрографическое управление ГУСМП получило также гидрографические суда «Академик Шокальский», «Норд», «Ост», «Полярник», «Зюйд», «Якутия». И в этой группе были потери. 20 сентября 1939 года «Зюйд» с полного хода выскочил на прибрежную отмель западнее острова Белый. Десять суток его безрезультатно пытались стащить, и все-таки судно затонуло.

Первые свои большие экспедиции полярная гидрография совершала на арендованных у торгового флота ледокольных

судах. Вечером 5 июля 1935 года ледокольный пароход «Малыгин» вышел из Архангельска в северо-восточную часть Карского моря, отмеченную за последние годы большими географическими открытиями. Надо было их «инвентаризировать» и обследовать совершенно неизученный подводный рельеф в этом районе. Руководил экспедицией Иван Алексеевич Киреев. Это была его вторая арктическая экспедиция, хотя он имел большой экспедиционный опыт, обладал глубокими специальными знаниями широкого круга морских дисциплин и организаторскими способностями. Командовал судном капитан Гроздников, штурманами шли А. Овчинников, Г. Сулаков, Б. Турецкий. Наряду с опытными специалистами гидрологом К. Дерюгиным, биологом В. Хмызниковой, электронавигатором А. Красновым, топографом Н. Суворовым в экспедиции участвовали студенты Гидрографического института.

Рано утром 29 июля вновь «открыли» остров Исаченко. На картах здесь значилась глубина 87 метров. Через час на горизонте появился целый архипелаг, который позже получил название островов Сергея Кирова. Высадиться на него смогли лишь 20 августа после похода на Диксон за углем и промеров. Три дня производили на северо-восточном острове архипелага — острове Кирова топосъемку, определяли астропункт. На острове было много дичи, видели оленя, нашли голову только что убитого, вероятно белым медведем, моржа.

24 августа астроном А. Блохин со студентами Г. Михеевым, Я. Кобленцем и Б. Лейкиным высадился на остров Северный. Он едва поднимался над водой, видимо, поэтому проходивший всего в трех милях от него и открывший архипелаг Сергея Кирова ледокол «Ермак» в 1934 году не заметил его. С этого острова увидели еще один островок, который ермаковцы называли островом Орловского (в 1938 году переименован в Средний). Промерами установили южную границу подводной Центральной Карской возвышенности. Отделяющую ее от прибрежной материковой зоны впадину назвали желобом Малыгина.

Обследуя акваторию на рекомендованных курсах Диксон — пролив Вилькицкого, выявили несколько опасных для судов поднятий дна. Интересно, что на «свою» банку «Малыгин» сел два года спустя, направляясь в море Лаптевых. Зато в 1935 году «закрыли» острова Брюзевица. Оказалось, что они не возвышаются над водой, как в прошлом веке посчитал Норденшельд, а представляют собой подводные гряды, которые стали именовать банкой Брюзевица.

В Архангельск вернулись 28 октября, пройдя семь тысяч миль. «За навигацию было определено 9 астрономических

пунктов, получено 1620 глубин судового и 18 600 глубин катерного промеров, измерены элементы земного магнетизма в 18 точках, заснято 273 километра береговой черты, установлено 7 навигационных знаков, выполнено 85 гидрологических и 58 гидробиологических станций…»[107]

Пять лет «Малыгин» работал на полярную гидрографию. В октябре 1940 года он позже других судов оставлял Арктику. На борту находилось 53 члена экипажа и 32 человека из гидрографической экспедиции Я. К. Смирницкого. На другой день после ухода из бухты Провидения в Беринговом море разыгрался шторм со снегом, нараставший час от часу. Несколько суток волны с грохотом переваливались через палубу. Вечером 27 октября с судна был принят сигнал бедствия: выбило палубную заглушку угольной ямы. Вода залила кочегарку, пришлось погасить котлы. Пароход стал игрушкой волн. Опасный крен от принятой воды продолжал нарастать. В два часа ночи поступило сообщение, что судно окончательно валится на борт, и радиостанция его замолчала навсегда.

В поисках «Малыгина» принимали участие многочисленные суда, самолеты, пограничники и рыбаки Камчатки. На полуострове Озерном были найдены обломки надстроек, шлюпок, отдельные предметы экспедиционного и судового имущества. Нашли и портфель начальника экспедиции Я. К. Смирницкого с деньгами и документами, предусмотрительно набитый пробкой и тщательно увязанный. Даже в минуту смертельной опасности этот человек думал о сохранении хотя бы части ценностей вверенной ему экспедиции.

Карта Арктики помнит погибших. Там, где в последний раз работали малыгинцы — на острове Котельном, находятся бухты Малыгинцев и Якова Смирницкого, мысы Лебединского и Фоменко, имя капитана парохода Н. В. Бердникова и гидрографа Н. Я. Колодиева носят мыс и бухта на Земле Франца-Иосифа.

Ныне в Арктике можно встретить рядом новые гидрографические суда «Яков Смирницкий» и «Иван Киреев». Они и в жизни часто бывали рядом. Оба пришли в полярную гидрографию из Военно-Морского Флота: Киреев окончил Морской корпус еще до первой мировой, Смирницкий — училище имени Фрунзе в 35-м, оба много плавали на Балтике. И тот и другой руководили экспедициями на «Малыгине», постоянно совершенствовали методы гидрографических работ, ратовали за их комплексность.

«Всем сотрудникам, работами которых Кирееву приходилось руководить, — писал о деятельности Ивана Алексеевича Киреева заместитель по научной части начальника Гидрографического

управления Главсевморпути Смирницкий, — он внушал мысль о том, что настоящий гидрограф не должен замыкаться в круг своей узкой специальности; он должен любить море и широко всесторонне изучать все происходящие в море явления, иначе он оторвется от природы и будет лишь «чиновником» своего дела… Обладая большим опытом плавания в различных морях и проведя ряд исследовательских работ в Финском заливе, на озерах (Севан), реках (Зеравшан) и ледниках (верховья р. Ягноб) и, наконец, в морях Советской Арктики, он всегда старался использовать каждую возможность, позволяющую расширить круг географических исследований в данном районе. Поэтому все экспедиции, которыми он руководил, всегда были комплексными…»[108] Эти слова всецело можно отнести и к самому Смирницкому.

В том же 1940-м погибло и гидрографическое судно «Торос». Погибло на посту, на промерном галсе. На его беду, погас маяк на острове Вилькицкого, и судно выскочило на прибрежную отмель. На помощь послали работавший на промере у островов Сергея Кирова ледокольный пароход «Г. Седов». «Когда на вторые сутки, — вспоминал начальник экспедиции на нем В. И. Воробьев, — подошел л/п «Седов», «Торос» был на прибрежной отмели, затопленный вровень с забортной водой. Сильный прибой. Мотокатер с большим трудом совершил несколько рейсов от «Г. Седова» к «Торосу», огибая его корму и заходя в узкое пространство между правым бортом «Тороса» и берегом. «Г. Седов» стоял в двух милях: о попытке снятия «Тороса» не могло быть и речи. Сняли лишь часть оборудования и людей»[109].

«Торосу» не везло с самого начала. В первый же арктический рейс при высадке топографической партии в губе Колоколковской в Баренцевом море 30 июня 1936 года волной перевернуло шлюпку, и одиннадцать человек во главе со штурманом Николаем Алексеевичем Бардиновым погибли. О трагедии писали центральные газеты. Областная газета «Правда Севера» 5 июля рассказала, как проводил погибших в последний путь Архангельск: «Вчера в четыре часа дня на набережной Архангельска у Воскресенского ковша собрались тысячи трудящихся Архангельска, чтобы проводить в последний путь безвременно и трагически погибших участников промерной экспедиции на гидрографическом судне «Торос». Десять гробов с телами погибших товарищей Алексея Агеева, Николая Бардинова, Дмитрия Воробей, Михаила Катышева, Дмитрия Лазарева, Александра Наседкина, Николая Садофеева, Александра Сазонова, Трофима Стрелина и Андрея Хабарова, установленные на автомашинах, утопают в зелени и цветах…» Все они были

погребены на Кузнечевском кладбище. Тела Николая Федосеева море не вернуло…

Летом 1936 года «Торос» пытался пройти из Архангельска в порт приписки Провидение. Но льды не пропустили небольшое судно. Тогда было решено поставить его на зимовку в малоизученном архипелаге Норденшельда в Карском море, чтобы продлить короткий навигационный период гидрографических исследований. Опыт подобной зимовки в этом месте яхты «Заря» в 1900–1901 годах был весьма результативным для карты.

17 октября начали ледовый промер пролива Паландера. Приходилось спешить, так как толщина льда быстро нарастала и пробивать лунки пешней становилось день ото дня труднее. «Пройти 15 километров было нетрудно, — отмечал в дневнике начальник экспедиции Николай Николаевич Алексеев, — но отмерить это же расстояние обратно к кораблю становилось уже достаточно тяжелым. Бывали, правда, примеры, что отдельные группы ухитрялись прошагать в сутки до 40 километров в оба конца…»[110]

В течение всей зимовки круглосуточно, в любую погоду на «Торосе» производили срочные метеорологические наблюдения, данные которых четыре раза в сутки передавались по радио в Бюро погоды. Зимовка прошла благополучно. По окончании полярной ночи самолет летчика В. М. Махоткина доставил вместо заболевшего В. А. Зеленина нового капитана В. А. Радзеевского и топографов М. И. Цыганюка и Н. С. Юдова. С их прибытием съемочные и промерные работы развернулись полным ходом. Работать теперь приходилось в значительном удалении от судна. Чтобы сократить непроизводительные холостые переходы, на промерных галсах находились по 12–16 часов. Бурение двухметрового льда специально изготовленными машинной командой бурами занимало в среднем четверть часа на лунку. Помимо промеров производились геодезические, гидрологические, магнитные наблюдения, разворачивались судовые ремонтные работы. Начальник экспедиции писал в те дни в дневнике: «Как я жалел в тот момент, что нас на «Торосе» только два десятка, а не две сотни… Работы нашлось бы для всех».

Алексеев в это время находился в расцвете сил. Ему шел тридцать седьмой год, он был физически крепок, вынослив, за плечами большая жизненная школа: воевал, плавал матросом, а затем гидрологом на Байкале, Амуре, Анадыре, в дальневосточных морях, ходил на Колыму и остров Врангеля, руководил научной экспедицией в тяжелом зимнем охотском рейсе ледореза «Ф. Литке» в 1930 году…

«Ледовым промером, — давал отчет Алексеев, — были охвачены проливы Фрам, Свердруп, Таймырский, рейд Заря, залив Бирули, бухты Теттермана и Ледяная и проливы через Таймыр (остров Таймыр.—С. П.)… Наша съемка острова совершенно изменила его очертания. Вместо одного острова на карте появилось целых три, причем по размерам каждый из них превосходит любой из островов архипелага Норденшельда. Два острова имеют большое количество глубоких и извилистых бухт. Остров Нансена, также положенный на карту Матисеном, в действительности оказался меньшим по площади с совершенно другими очертаниями берега. Прочие острова, как и береговая линия материка, также в тон или иной мере изменили свои очертания. По приближенным подсчетам отрядом на г/с «Торос» пройдено топографической съемкой 1500 кв. км»[111].

Опыт первой преднамеренной зимовки позволил гидрографам в скором будущем использовать считавшийся ранее нерабочим межнавигациониый зимний период, причем в первую очередь в районах труднодоступных для слабых гидрографических судов. К следующей навигации были изданы подробные морские карты южной части архипелага Норденшельда, на которых появились открытые экспедицией остров Пилота Махоткина, залив Гидрографический, мыс Уют, пролив Торос.

В 1938–1939 годах исследования архипелага Норденшельда продолжат уже две зимовочные экспедиции— на гидрографическом судне «Торос» под руководством В. А. Радзеевского и на гидрографическом судне «Норд» во главе с гидрографом А. И. Косым. Они закрепят введенный в практику экспедицией Алексеева промер со льда, который с тех пор станет очень важным для полярной гидрографии, хотя и, несомненно, самым тяжелым…

Ранней сединой платили капитаны и штурманы гидрографических судов за создание арктической карты. Вечно они между двух огней: с одной стороны те самые «семь футов под килем», которые им так нужны, с другой— требования гидрографии подойти к опасности поближе, чтобы быстро и тщательно ее обследовать. Никакие самые строгие инструкции не могли полностью истребить этого антагонизма. Лишь высокая сознательность идущего на риск и ответственность перед людьми помогали преодолеть его. Может быть, поэтому в полярной гидрографии очень часто гидрограф и судоводитель уживаются в одном лице. Например, капитан «Тороса» Виктор Александрович Радзеевский. Сын капитана, познакомившийся с морем в четырнадцать лет, получивший диплом судоводителя в

Ленинградском морском техникуме, он, кроме того, был и гидрографом и лучше других понимал, что арктическую стихию нельзя вместить ни в одну инструкцию. Его наказывали и даже отдавали под суд за якобы допущенную неосторожность и в то же время награждали орденами за смелость и решительность.

Под стать ему был Мстислав Евгеньевич Шадрин, также имевший дипломы капитана дальнего плавания и техника-гидрографа, довольно поработавший за свою недолгую жизнь и тем и другим. Мысы Шадрина и Лама на острове Местный, что находится в юго-западной части Карского моря, напоминают о трагическом дне 21 октября 1949 года, когда шхуну «Лама», которой он командовал, разбило о скалы острова Соколий. У судна, занимавшегося лоцмейстерскими работами, в жестокий шторм отказала машина. Люди и материалы исследований благодаря энергичным действиям капитана и экипажа были спасены. В этих местах Шадрин работал еще в одной из первых экспедиций полярной гидрографии на арендованном боте «Североиод» в 1934 году.

В 1954 году неподалеку при посадке на мель погибло гидрографическое судно «Вихрь». С его капитаном Василием Никитичем Богданковым мне довелось плавать на этом судне годом раньше. И хотя он был всего на пять лет старше, тогда еще не имел высшего образования и самостоятельно капитаном шел первый раз, его авторитет для меня, кончавшего «Макаровку», как и для всего экипажа, был исключительно высок. Он знал профессии моряка и гидрографа «изнутри», ибо плавать начал матросом в Архангельской гидрографической базе семнадцатилетним пареньком в суровом сорок втором. Василий Никитич несколько раз зимовал на Диксоне и в море Лаптевых, работал на всех видах гидрографических исследований, прошел через все штурманские должности, пока стал капитаном. К тому же он был человеком исключительно добросовестным, работящим и подкупающе простым. Позже он командовал гидрографическим ледоколом «Петр Пахтусов», оставившим в названии банок в Баренцевом и Карском морях свои автографы.

Как и положено (капитан всегда виноват), имел он и взыскание за гибель «Вихря», и орден Трудового Красного Знамени за последующую работу. Однако не стальные сердца у капитанов. Не выдержало сердце и у Богданкова, когда ему едва перевалило за пятьдесят. С глубокой скорбью прочитали мы 4 декабря 1976 года в газете «Водный транспорт» слова некролога, подписанного руководящими работниками морского флота во главе с министром Т. Б. Гуженко: «В. Н. Богданков своим безупречным трудом внес важный вклад в изучение и освоение

Арктики. Он отличался большими знаниями и выдержкой при работе в сложных условиях Заполярья, был авторитетным руководителем коллективов моряков, замечательным наставником и воспитателем…»

Известие о гибели гидрографического судна «Иней» осенью 1968 года настигло меня в Ленинграде, куда я вернулся после одиннадцати лет работы в Тикси. Капитана Михаила Николаевича Руднева и начальника гидрографического отряда инженера-гидрографа Виталия Лаврентьевича Матвеевского хорошо знал, так как судно принадлежало Тиксинской гидробазе. Об этом случае тогда писали многие газеты. Но приведу рассказ Виталия Лаврентьевича так, как он у меня записан: «На одном из галсов из-за неисправности машины и неверного положения на карте острова Вилькицкого, что находится на севере Восточно-Сибирского моря, гидрографическое судно «Иней» с ходу выскочило за тянувшуюся вдоль берега острова подводную гряду. Оказавшись в ловушке, мы не успели принять мер к выходу из нее на глубокую воду, как разыгрался свирепый шторм. От ударов о грунт появилась течь. Вскоре затопило машину и многие помещения. С большим трудом на спасательном плотике высадили троих людей на остров. Они завели на берег трос. Тем не менее эвакуировать по нему людей с судна оказалось невозможно, так как шторм перешел в ураган. Лишь через три дня с героической, самоотверженной помощью экипажей других судов и вертолетов удалось снять всех людей. Никто не погиб».

Разбитый корпус «Инея» стащить в воду так и не удалось. Он до сих пор лежит на юго-западной оконечности острова Вилькицкого, напоминая об опасностях, которые ежечасно поджидают разведчиков глубин…

В этой скорбной главе о кораблях, открывавших навигационные опасности в Арктике собственными бортами, я невольно нарушил хронологию повествования, увлекшись событиями недавних лет. Однако невозможно обойти молчанием судьбу ледокольного парохода «Садко», погибавшего дважды.

Первый раз это произошло в 1916 году, когда во время объезда архангельским губернатором своих владений судно пропороло себе днище о подводный камень в Кандалакшском заливе. Спасая титулованных пассажиров, экипаж не успел заделать пробоины, и судно затонуло. Шестнадцать лет пролежал «Садко» на дне, прежде чем подводники-эпроновцы его подняли. Судоремонтники завода «Красная кузница» вдохнули в него вторую жизнь. В 1934 году «Садко» совершил свой первый снабженческий рейс на Северную Землю. И хотя рейс получился неудачным — судно 23 дня находилось в ледовом дрейфе в

северо-восточной части Карского моря, — за ним утвердилась репутация высокоширотника.

На следующий год его направили в Первую высокоширотную экспедицию, которой руководил Г. А. Ушаков. Полярную гидрографию в ней представлял Н. И. Евгенов. Обойдя с севера Шпицберген, обследовав северную часть Карского моря, где был открыт остров Ушакова, «Садко» только за пределами 80-й параллели прошел более трех тысяч миль. 13 сентября пароход достиг рекордной в то время для свободно плавающего судна широты. Взятая здесь очередная, 99-я, океанографическая станция экспедиции начала отсчет советских высокоширотных исследований. Папанинская станция, дрейф «Г. Седова», воздушная экспедиция И. Черевичного — все это было позже.

В Третьей высокоширотной экспедиции на «Садко» Н. И. Евгенов с А. А. Кухарским принимали участие в обследовании островов Де-Лонга и последних поисках гипотетической Земли Санникова, выполнили многочисленные промеры, собрали интересные материалы по лоции.

Четвертую высокоширотную отменила война. «Садко» использовался как судно-снабженец. Ночью 11 сентября 1941 года он с полного хода выскочил на необследованное мелководье северо-восточнее островов Известий ЦИК. О том, как это произошло, вспоминает старший помощник капитана «Садко» А. Ф. Пинежанинов: «На карте, которой мы пользовались, на нашем пути были редкие глубины порядка 35–40 метров. Для проверки глубин капитан приказал измерять глубины с кормы лотом Томсона через каждые 15 минут, так как эхолот не работал… После очередного измерения глубины в 21 ч. 45 м. судно в 21 ч. 55 м. выскочило на неизвестную скалистую банку…»[112] Людей сняли. Корабль же погиб. На карте теперь есть мелководье Садко…

ПРИБЛИЖАЛИ, КАК МОГЛИ

Гидрографы — защитники Брестской крепости. На фронт вместо экспедиции. В блокаде. Полковник Яковкии. Исследователи Таймыра. Экспедиция Таймырского фронта. На Востоке. Гибель «Профессора Визе». «Мурманец». Трагедия у Новой Земли. «Норд» принимает бой.

Когда в полдень 22 июня 1941 года страна узнала о вероломном нападении фашистской Германии, инженеры-гидрографы И. И. Долотов и Н. П. Якимов уже девятый час дрались с врагом в Брестской крепости. Выпускники «дрейфующего вуза» перед самой войной были призваны младшими командирами на строительство укреплений. Для них война оказалась и короткой, и необычайно долгой. Всего несколько дней с оружием в руках противостояли они вражеским полчищам, а затем был многолетний ужас фашистских концлагерей, вынести который было суждено лишь единицам из многих тысяч.

Вот как вспоминал пятый день войны Иван Иванович Долотов: «26 июня утром, после ожесточенного артиллерийского огня, немцы пошли в атаку со стороны казармы 84-го полка. Пулеметным и винтовочным огнем атаку остановили, хотя некоторые из фашистов уже находились метрах в 100 от нас. Часть из них бежала за здание Белого дворца. Казалось, война продолжается вечно и никакой другой жизни не было. Мучили голод и жажда»[113]. Именно при попытке добыть воду из Муховца был контужен и попал в плен Иван Долотов. Только через пять лет он вернется в родную гидрографию…

В дни, когда разгоралось пламя Великой Отечественной, полярные гидрографы, как всегда, готовились к очередной навигации. Многие из них уже находились на пути в Арктику. В. И. Воробьев, Например, 22 июня прибыл в Москву в Главсевморпути, где получил от И. Д. Папанина указание об отмене его экспедиции на ордена Ленина ледокольном пароходе «Г. Седов» и возвращении в Ленинград. Через несколько дней капитан 3 ранга Воробьев прибыл в Таллинн, чтобы продолжить службу в гидроотделе Краснознаменного Балтийского флота. На судне «Гидрограф» Воробьев участвовал в огненном Таллиннском переходе и гидрографическом обеспечении боевых действий флота по обороне полуострова Ханко. Темной осенней ночью он видел зарево от взрыва на минах гидрографического судна

«Азимут», где погиб его друг по зимовке в море Лаптевых седовец Герой Советского Союза Андрей Георгиевич Ефремов — тогда в 1937-м он руководил производственной практикой студентов Гидрографического института. Кстати, с Воробьевым на Балтике воевали многие с той зимовки— Н. Н. Настай, И. Б. Школьников, К. К. Дерюгин, крупнейший специалист по боевому тралению еще со времен первой мировой войны И. А. Киреев выполнял ряд ответственных поручений по противоминной обороне, гидрограф А. А. Кухарский позже был тяжело ранен под Невской Дубровкой.

Группа студентов Гидрографического института — А. М. Березин, В. Л. Ондзуль, Ю. П. Чернокальцев п другие о начале войны узнали в Архангельске, откуда должны были отправиться в Арктику, и обратились к командующему Балтийским флотом адмиралу Трибуцу с просьбой направить их в действующий флот. Все они участвовали в боях до самой Победы. Александр Максимович Березин, прежде чем стать командиром катера КТ-17 седьмого дивизиона бригады траления Балтийского флота, дрался под Белоостровом, был ранен на Невском пятачке. На морских охотниках воевали на Черном море выпускники сорок первого Е. В. Архангельский, Е. Д. Лялин, А. А. Гончаренко.

Вообще на защиту Родины небольшой коллектив полярной гидрографии отправил 170 человек. (Гидрографы не подлежали призыву, поскольку фронтом им был определен Северный морской путь). И, конечно, многих потом недосчитался… Раненные и окруженные в одном из боев под Ленинградом секретарь комсомольской организации Алексей Петрович Леванцов и сотрудник Гидрографического управления ГУСМП Иван Алексеевич Цехмистренко, чтобы не сдаваться в плен, подорвали себя гранатами. На Пулковских высотах сложили голову работники механических мастерских Евгений Васильевич Николаев и Алексей Александрович Михаилов, в одном из тактических десантов в Финском заливе погиб автор первой инструментальной съемки Медвежьих островов гидрограф Владимир Васильевич Андронов, в боях под Мгой умер от ран заместитель начальника полярной гидрографии Никита Александрович Иванов.

В тех же боях, подымая батальон в атаку, был тяжело ранен другой заместитель начальника управления Александр Павлович Бердовский. Перед самой войной, когда на трассе Северного морского пути создавались первые гидрографические базы, он был назначен начальником Тиксинской гидробазы. Вместо того чтобы выехать к месту назначения, он на четвертый день воины добровольцем ушел на фронт и воевал батальонным комиссаром 286-го полка 91-й стрелковой дивизии. Политруком на

Ленинградском фронте сражался гидрограф-огражденец Игорь Дмитриевич Шаронов. В блокаду в родном городе умерли его отец и мать. У него самого открылась тяжелая форма туберкулеза легких, после чего его демобилизовали. В последние годы войны и первые послевоенные коммунисты полярной гидрографии неизменно избирали простого, скромного и в то же время требовательного к себе и другим Шаронова секретарем партийной организации.

16 августа 1941 года под Кингисеппом был тяжело ранен и контужен доброволец народного ополчения Николай Николаевич Алексеев, который руководил первой зимовочной экспедицией полярной гидрографии на «Торосе» в архипелаге Норденшельда. Он долго лечился в госпиталях, пока был направлен в гидрографический отдел Северного, а потом Тихоокеанского флота.

Капитан «Тороса» Виктор Александрович Радзеевский тоже воевал на Балтике. В представлении его к ордену Отечественной войны 1-й степени сказано: «Прибыл на флот добровольно в 1941 году. За прошедшую кампанию 1943 года в качестве штурмана провел восемнадцать конвоев между Кронштадтом и Лавенсари и одиннадцать походов отдельных кораблей. Штурманом назначался на наиболее трудные и ответственные конвои… После полного замерзания провел три конвоя до о. Лавенсари без трального обеспечения в тяжелом торосистом льду»[114]. Помощник флагманского штурмана Охраны водного района капитан-лейтенант В. А. Радзеевский погиб на боевом тралении 8 сентября 1944 года в Нарвском заливе…

17 сентября 1941 года при эвакуации из Ленинграда на Ладожском озере погиб инженер-капитан 1 ранга Константин Семенович Галанин, который после Боровикова несколько месяцев возглавлял полярную гидрографию. Руководство управлением перешло к В. И. Сухоцкому, остававшемуся на этом посту больше двадцати лет. Владимир Иосифович окончил Военно-морское гидрографическое училище в 1925 году и гидрографический факультет Военно-морской академии в 1932 году. Имея большой практический и руководящий опыт, он в предвоенные годы возглавлял учебно-производственный отряд на Новой Земле, который не только готовил к практической деятельности будущих полярных гидрографов, но и выполнил значительные картографические работы в этом районе. Через всю жизнь В. И. Сухоцкий пронес трогательную любовь к морской карте, и за свою картографическую деятельность был награжден премией Ю. М. Шокальского.

Осенью 1941 года девять руководящих работников ГУ ГУСМП

во главе с Сухоцким были эвакуированы в Красноярск, где им надлежало развернуть штаб полярной гидрографии. В Ленинграде до полного завершения эвакуации имущества и материалов с несколькими работниками управления остался помощник Сухоцкого по Новоземельскому учебно-производственному отряду Степан Алексеевич Янченко. Он выехал из блокированного Ленинграда только весной 42-го в крайне тяжелом состоянии. Его жена умерла от истощения уже в Красноярске. Самого Янченко так и не смогли вылечить, и он умер 5 мая 1954 года. О его первопроходческой деятельности напоминает не только мыс Янченко на острове Георга в архипелаге Земля Франца-Иосифа, но и гора Янченко — одна из самых высоких вершин Северного Урала, который он картографировал еще в 1928 году в экспедиции Академии наук и Уралплана.

В блокадном Ленинграде погиб гидрограф Сергей Николаевич Кравков. Перед самой войной при наблюдении астропункта в дельте Лены Кравков сильно обморозился. Врачам с большим трудом удалось спасти ему жизнь, ампутировав кисти обеих рук и стопы ног. Оправившись после операции и вернувшись в Ленинград, Кравков снова стал работать в полярной гидрографии в научном архиве. Без любимого дела он не представлял свою жизнь. От эвакуации Сергей Николаевич отказался категорически, ибо не допускал и мысли, что его любимый город может быть отдан врагу. Сын Н. П. Кравкова, основоположника отечественной школы фармакологии, никогда не искал легких путей. Перед ним открывалась широкая деятельность в области медицины, а он выбрал специальность моряка, о которой мечтал с детства. Всю первую мировую войну мичман, а потом лейтенант С. Кравков провел в действующем Черноморском флоте. Его акварельные зарисовки боя бригады русских линейных кораблей с германскими линейными крейсерами «Гебен» и «Бреслау» у мыса Сарыч 18 ноября 1914 года были напечатаны журналом «Морской сборник» и до сих пор представляют большую историческую ценность, ибо выполнены с мачты линкора «Три святителя» во время боя при корректировке стрельбы.

Сергей Николаевич прожил большую жизнь в гидрографии. Под руководством известного гидрографа Б. В. Давыдова он плавал штурманом и командиром гидрографических судов на Дальнем Востоке, много лет служил в Убекосибири. Им выполнены зарисовки берегов к первой лоции Обской губы, многие промеры и ограждения навигационных опасностей в этом районе. С первого дня создания полярной гидрографии он

работал в ней астрономом, побывав во многих уголках Северного морского пути. Сейчас в Арктике вместе с гидрографическими судами «Иван Киреев», «Николай Евгенов», «Владимир Сухоцкий», «Павел Башмаков», «Георгий Максимов» трудится «Сергей Кравков».

В далеком Карском море вот уже больше полувека показывается на картах остров Кравкова…

Гидрограф Константин Петрович Петров, до войны зимуя на полярной станции Мыс Челюскин, производил съемку берегов Таймыра и обозначил на его карте реки, которые назвал по родным чувашским местам. Война застала К. П. Петрова на службе в Балтийской гидрографии. Ему довелось участвовать в тралении на гидрографическом судне «Вал» Моондзунского пролива и проводке через него эскадры контр-адмирала В. П. Дрозда во главе с крейсером «Киров», а позже — в Таллиннском переходе.

В Арктику к месту зимовки на полуостров Михайлова в Карском море Петрова доставлял «Норд», буквально накануне того дня, когда был торпедирован, — об этом расскажу позже. При возвращении с зимовки шлюпку, на которой гидрограф шел с берега на судно, перевернуло штормом. Спасли его матросы береговой обороны.

Зимовочный отряд Василия Алексеевича Оглоблина высадился на острова Малый Таймыр и Старокадомского еще до войны. Открытые 27 лет назад гидрографической экспедицией Б. А. Вилькицкого, они были совершенно не изучены. Условия жизни и работы здесь оказались на редкость тяжелыми. К тому же выяснилась почти полная непригодность для работы ездовых собак, оказавшихся обычными архангельскими дворнягами. Шлюпки с мотором из-за льдов использовать не могли даже летом. Основная нагрузка легла на плечи людей. Пришлось и походить! Только промера со льда выполнили 750 километров.

Узнав о начале войны, гидрографы решили выполнить работу, рассчитанную на два года, в одну навигацию. И выполнили. Осенью 41-го пароход «Сталинград» доставил их на Диксон. Дальше «на перекладных» выбирались в Красноярск, где к этому времени развернули работу Главсевморпути и Гидрографическое управление. Вскоре большинство из них надели военную форму и отправились на фронт.

Топограф экспедиции Николай Иванович Печорин, чье имя теперь носит бухта Печорина на острове Малый Таймыр, который он снимал, прошагал тяжелыми фронтовыми дорогами от Сталинграда до Потсдама. В семье Печориных до сих пор сохраняются вырезки из фронтовых газет, приказы Верховного

Главнокомандующего, где отмечается боевой путь его части. Многих боевых наград он был удостоен.

А вот о его коллеге Владимире Авенировиче Яковкине в полярной гидрографии до недавнего времени ничего не знали, считали погибшим на фронте. Пробовали искать, но адресные бюро неизменно отвечали: «Не проживает». Совершенно случайно удалось выйти на отца Яковкина — известного астронома Авенира Александровича Яковкина, проживавшего в Киеве. К сожалению, мое письмо уже не застало его в живых. Но откликнулся другой сын профессора, Николай Авенирович, который и дал нам адрес брата. Оказалось, что Владимир Авенирович жив, здоров, работает в Москве в Госплане. Вскоре он сам рассказал о том, как сложилась его дальнейшая судьба.

Боевое крещение командир топографического взвода артиллерийского полка 374-й Сибирской стрелковой дивизии Яковкин получил на Калининском фронте в ночь под Новый 1942 год. Вот когда пригодились закалка и выносливость, приобретенные в арктических экспедициях! Затем были бои на Волховском фронте и победное шествие на запад. Не раз смерть заглядывала в глаза. Под латвийским городом Резекне в июле 44-го небольшая группа артиллеристов во главе с Яковкиным попала в засаду. Много боевых товарищей его полегло на той лесной поляне, в том числе и жена, радистка Ксения Владимировна, вместе с мужем добровольцем ушедшая на фронт.

Войну Яковкин закончил командиром артиллерийского полка под Кенигсбергом. Здесь 4 апреля 1945 года его тяжело ранило. После скитания по госпиталям в строй вернулся уже после войны, окончил академию. Кандидат военных наук, кавалер многих боевых орденов полковник Яковкин еще долго сам воспитывал молодых командиров…

Карта восточного побережья Таймырского полуострова в современном виде, по существу, рождалась накануне и в первые годы Великой Отечественной войны. Севернее экспедиции В. А. Оглоблина, на Северной Земле, «перекраивал» карту Краснофлотских островов и пролива Шокальского гидрографический отряд Николая Васильевича Плюснина. Западнее работала большая Восточно-Таймырская экспедиция Абрама Исааковича Косого. Ее участники нашли на острове Фаддея и в заливе Симса многочисленные предметы экспедиции древних русских мореходов, свидетельствующие о том, что эти места не посещались по крайней мере триста лет. Этой экспедицией уточнено положение многих островов и впервые нанесены на карту бухты Двойная, Большая, Зимовочная, Соревнования, полуостров Вездеходный, пролив Мурманец. Уже

после войны именем астронома-геодезиста экспедиции Василия Гавриловича Васильева названа лагуна. Челюскинец, испытанный полярник, он всю свою жизнь создавал карты Чукотки, Таймыра, Новосибирских островов, учил начинающих гидрографов.

Западное побережье Таймыра исследовали экспедиции, работавшие в 1940–1944 годах. Они назывались по местам базирования — мыса Иванова, шхер Минина, полуострова Михайлова, но фактически это была одна экспедиция, которой руководил опытный астроном-геодезист Дмитрий Иванович Смирнов. Ее можно было бы назвать экспедицией Таймырского фронта, ибо рядом шли морские бои, гибли корабли и люди. В 1942 году фашисты пытались осуществить здесь операцию «Вундерланд» — карманный линкор «Адмирал Шеер» потопил ледокольный пароход «А. Сибиряков», пытался высадить десант и уничтожить порт Диксон. Потом до конца работы экспедиции в этом районе постоянно рыскали вражеские подводные лодки, потопившие транспорты «Диксон», «Архангельск», «С. Киров» в 1943 году, гидрографическое судно «Норд», тральщики «Т-116», «Т-120», а также уничтожившие полярную станцию на мысе Стерлегова в 1944-м. В экспедиции Таймырского фронта работали закончившие перед самой войной Гидрографический институт Григорий Сергеевич Михеев и Александр Сергеевич Касьяненко, не успевший его закончить Владимир Александрович Маликов, упоминавшийся выше Константин Петрович Петров, геодезисты Анатолий Владимирович Анисимов и Александр Алексеевич Ивакин, астроном Михаил Константинович Цветков, топографы Прокопий Григорьевич Прудников и Александр Николаевич Савельев. У этих людей не было боевого оружия. Они делали мирное дело — создавали арктическую карту. Дорого за нее заплатили гитлеровцы: именно отсутствие ее у немцев в первую очередь предопределило их поражение в этом районе Арктики.

Восточнее мыса Челюскин враг не проник. Продолжавшая исследования гидрографов А. И. Косого на восточном Таймыре экспедиция П. Я. Михаленко, точно так же как и работавшая в 1942–1943 годах на Новосибирских островах большая экспедиция под руководством Владимира Иосифовича Вильчинского, была обеспечена механическим транспортом. Но тяжелые ограничения военного времени во всем касались и их. Главное — не хватало людей. Лишь на победном переломе войны изредка стало поступать пополнение.

В 1943 году на Яне оказался опытный полярный гидрограф Павел Антонович Гущин. В первые дни войны он добровольцем ушел в действующий флот и командовал в Кронштадте звеном катерных тральщиков. Не без участия какого-то «бдительного»

штабника, припомнившего арест органами НКВД брата Гущина, его перевели в пехоту, а затем вообще демобилизовали по состоянию здоровья. Он еще долго занимался гидрографическими работами в Арктике. Теперь в дельте Лены есть остров Гущина.

Важность гидрографических исследований в наименее изученном Восточном секторе Арктики возросла в связи с увеличившимся здесь грузопотоком за счет американской помощи по ленд-лизу. Льды часто заставляли транспортные суда прижиматься к берегу, где их подстерегали многочисленные навигационные опасности. Так, в 1943 году сел на мель пароход «Моссовет», которому удалось избежать гибели лишь благодаря помощи пароходов «Революционер» и «Беломорканал». Гидрографы вскоре со льда обследовали это опасное место, а в навигацию и оградили его. Здесь постоянно работали гидрографические суда «Смольный» (капитан А. Б. Стрельцов), «Ост» (капитан С. П. Антонов), «Вихрь» (капитан Р. К. Иванов); гидрографы Х. А. Илаев, Я. П. Кобленц, геодезист Л. С. Беляев.

Тяжело давались в военные годы километры топосъемки и мили промера, в которых исчислялась деятельность полярных гидрографов! Существовавшие до войны многочисленные лоцмейстерства на реках были ликвидированы. Взамен остались лишь небольшие группы людей. Так произошло и на Анабаре на севере Якутии, куда был направлен выпускник Гидрографического института Виталий Павлович Маласай. Вверенный ему участок трассы Северного морского пути работал бесперебойно. Мало того, Маласай картографировал совершенно не исследованную до него реку. Вот тогда-то с легкой руки первопроходцев Анабара — речников парохода «Партизан Котенко» и стали называть один из сложнейших участков реки перекатом Маласая. А вот мыс Маласай на Земле Франца-Иосифа появился на карте уже после гибели гидрографа.

Произошло это в марте 1942 года. Восточнее базы В. П. Маласая на мысе Хорго в устье Анабара начальник гидрографической экспедиции Ф. Ф. Баранов начал большие геодезические работы, помогать в них было поручено Виталию Павловичу. Всех своих помощников он отправил в эту экспедицию. Сам же задержался, чтобы подождать вновь принятого рабочего, который должен был прибыть из районного центра. Пеший переход к мысу Бус-Хая оказался трудным. Продукты кончались. Маласай понял, что вдвоем не дойти. Он отдал все съестное рабочему и приказал ему по собственным следам возвращаться на базу. Сам же остался ждать помощи. К несчастью, вышедшие на поиски Маласая недалеко от оврага, где он укрывался, обнаружили следы оленьих нарт и решили, что

гидрографа вывезли местные охотники. Когда ошибку поняли и вернулись в овраг, Маласай был мертв. Стояли свирепые морозы, он погиб от холода и голода. В те дни ему должно было исполниться двадцать девять…

Летом кончились продукты и в экспедиции Баранова. Гидрографическое судно «Профессор Визе» в установленное время не пришло. Поэтому решили выходить к ближайшему селению Усть-Оленек. Механик экспедиции Борис Федорович Киров рассказывал мне: «Вездеход поставили на высокое место. Написали записку для тех, кто будет нас искать, и двинулись на восток по раскисшей от дождей глинистой тундре. Страшный это был переход! Тяжелее других пришлось самому старшему из нас — геодезисту Виктору Константиновичу Васильеву, он совсем выбился из сил. Зато гидрограф Володя Калин, взвалив его поклажу на себя, не подавал вида, что устал. Выжили мы тогда только благодаря его неуемной энергии и воле».

В. К. Васильеву в мужестве тоже не откажешь, видно, в тот год сильно отощали экспедиционники. Спустя десять лет, работая зимой на островах Сергея Кирова в Карском море, он проявил характер и упорство. При возвращении из района работ сгорел балок и в нем все материалы экспедиции. Предельно уставший пожилой человек нашел в себе силы вернуться и выполнить все геодезические работы заново, причем сделал это хорошо и в необыкновенно сжатые сроки…

Владимир Яковлевич Калин прожил всего тридцать восемь лет, но успел для арктической карты сделать очень много. Он работал на Новой Земле, притоке Лены Алдане, составил первый атлас притока Индигирки Елони, зимовал на Чукотке, в Обской губе. В 1943 году после Якутии он трудился во «фронтовом» Карском море.

Но что же случилось с гидрографическим судном «Профессор Визе», которое не пришло в экспедицию Баранова? Рано утром 15 августа 1942 года оно вышло из Тикси для строительства навигационного знака на Ляховских островах, намереваясь оттуда пройти в Оле-нскский залив, к Баранову. Судно текло со дня спуска на Пиндушской верфи в 1936 году. Его дважды ставили на ремонт в Архангельске, наливали водой на слипе, пытаясь таким образом установить места течи. Все бесполезно. Руководство Главсевморпути с трудом уговорило инспектора Регистра в 42-м выпустить судно в море. Большинство гидрографических судов было призвано в военный флот, поэтому плавсредств гидрографам катастрофически не хватало.

То ли работа во льдах повлияла, то ли усилившийся до штормового ветер, поднявший большую волну, но течь

увеличилась. Не справились с нею и когда вахтенный механик И. Н. Бекетов пустил в ход все имевшиеся водоотливные средства. В 4 часа ночи люди были подняты по тревоге и приступили к ручной откачке воды. Не помогло и это. В восемь утра радист Н. И. Воронцов дал в эфир сигнал бедствия. Сразу же из устья Яны на помощь вышел буксир «Якутия», а из Тикси ледокол «И. Сталин».

Экипаж «Профессора Визе» самоотверженно боролся за живучесть судна до самого конца. Третий механик Н. Н. Максимов не отходил от ручного насоса даже тогда, когда в машинном отделении гуляли волны. Старпом Л. П. Антонов позже свидетельствовал: «Когда судно получило крен на правый борт, капитан дал распоряжение высадить людей в шлюпки. Когда погружали вторую шлюпку, то спардечная палуба была в воде. Захватили аварийный передатчик, заскочил на ходу Максимов, капитан был на мостике. Только сел капитан в катер, как судно пошло на дно».

Произошло это 17 августа 1942 года в 14 часов 35 минут в 66 милях северо-восточнее мыса Буор-Хая на глубине 15 метров. Шлюпки с людьми спустились по ветру к громадной стамухе — льдине, которая сидела на мели милях в семи от места гибели судна. Под ее защитой провели ночь. Лишь через сутки, когда рассеялся туман, посланный из Тикси самолет навел «Якутию» на шлюпки. Все люди были спасены.

Государственная аварийная комиссия установила, что капитан Баранов С. И. действовал в полном соответствии с уставом службы на судах Главсевморпути, применяя все возможные средства к спасению судна от гибели, с одновременной подготовкой наиболее ценного груза к спасению. Во время аварии и посадки в шлюпки все люди работали самоотверженно, без паники и нарушения трудовой дисциплины. В эти дни, когда фашисты рвались к Волге, к Сталинграду, повторил подвиг «Варяга» ледокольный пароход «А. Сибиряков», грудью встретили врага защитники Диксона. За тяжкими испытаниями, которые выпали Родине в тот суровый час, не заметен был скромный подвиг якутских гидрографов. Сегодня мы понимаем, что это тоже был подвиг. Ибо суровую необходимость плавать на судах, на которых нельзя плавать, и борьбу за них до конца иначе не назовешь.

Еще большие испытания выпали на долю гидрографических судов, работавших в Западном секторе Арктики. Закрасив шаровой краской блестевший на солнце муляж ордена Трудового Красного Знамени, которым гидрографическое судно «Мурманец» было награждено за вывод «Г. Седова» из ледового плена в 1940-

м, уходили моряки и ученые 7 июля 1942 года на ледовую и оперативную разведку в арктические моря. Именно в это время переживал трагедию караван PQ-17, брошенный союзным флотом. Большая часть спасенных с потопленных неприятелем транспортных судов — более шестидесяти человек — была подобрана «Мурманцем», единственным судном, оказавшимся у берегов Новой Земли. Он же первым обнаружил в районе мыса Желания и фашистского подводного разведчика, торившего путь для немецкого рейдера «Адмирал Шеер».

Неоценимой была помощь «Мурманца» по доставке грузов на зимовки Карского моря, куда из-за нехватки кораблей охранения нельзя было послать большие суда. Главным оружием крохотного деревянного бота были не два пулемета и шесть винтовок, находившихся на борту, а скрытность — светомаскировка и осторожность в радиообмене.

В следующую навигацию «Мурманец», патрулируя ледовую кромку, забрался даже в район легендарной Земли Санникова в море Лаптевых. По пути туда у Новой Земли его обстрелял фашистский самолет, был ранен матрос Валентин Данилов. Спасти судно удалось лишь благодаря умелым маневрам капитана Петра Ивановича Котцова, ветерана полярной гидрографии. С мыса Челюскина возвращались на Диксон поздно осенью. На борту находились в качестве пассажиров инженер-гидрограф А. П. Назаров и капитан А. В. Марышев. Незадолго до того на пути следования «Мурманца» были торпедированы пароходы «Диксон», «Архангельск», «С. Киров». Поэтому Котцову предложили у полуострова Михайлова ждать военное охранение, которое должно было провести судно на Диксон.

Алексей Васильевич Марышев знал этот район преотлично, ибо работал с гидрографами здесь с 1933 года. Прошлым же летом, производя лоцмейстерские работы в шхерах Минина, гидрографическое судно «Якутия», где он был капитаном, неожиданно встретило стоявшую на якоре в проливе Течений немецкую подводную лодку. Естественно, безоружное суденышко, стараясь не привлечь внимание врага, постаралось тут же скрыться в шхерах.

Неподалеку от этих мест и встал на якорь «Мурманец» в ожидании военного эскорта. «Но не прошло и часа, — вспоминал П. И. Котцов, — как старший радист А. А. Огнев сообщил мне, что где-то вблизи нас по радиотелефону на коротких волнах ведут разговор две немецкие станции. Я бросился в радиорубку. Станции действительно настолько близки к нам, что прослушивался даже громкий фон микрофона. По отдельным словам я понял, что судно немцами обнаружено, и младший из

разговаривающих просит разрешения потопить его, второй же, старший, по каким-то соображениям, запрещает»[115]. Котцов не стал дожидаться, пока фашисты договорятся, и тут же снялся с якоря, направив судно в темноте необследованным фарватером.

Через сутки «Мурманец» благополучно прибыл на Диксон, где был оставлен на зимовку.

На Диксоне А. В. Марышев принял принадлежавший Архангельскому арктическому пароходству ледокольный пароход «Таймыр», который летом получил большие повреждения при посадке на необозначенную на карте Енисейского залива банку, зимой его отремонтировали. Третьим помощником к себе Марышев взял подготовленного на курсах штурманов во время зимовки Юрия Сергеевича Кучиева, будущего Героя Социалистического Труда, прославленного капитана атомохода «Арктика» в его походе к Северному полюсу. В навигацию «Таймыр» ходил в Игарку, Усть-Кару, часто возил грузы в районах действия фашистских субмарин. Марышев и Котцов были награждены боевыми орденами Отечественной войны 1-й степени.

Не всегда встречи с фашистскими пиратами кончались благополучно для гидрографических судов. 27 июля 1943 года подводная лодка U-255 потопила у мыса Спорый Наволок Новой Земли безоружное гидрографическое судно «Академик Шокальский». Артиллерийским огнем на судне были убиты штурман Степан Андреевич Кочнев, третий механик Игнат Данилов, боцман Александр Николаевич Юшманов. Фашисты продолжали расстреливать людей и после того, как судно перевернулось, а уцелевшие пытались укрыться на льдинах. Погибли моторист Грачев, повар Пелевина и гидрохимик Футерман. Браина Наумовна Футерман, сотрудница Арктического института, несмотря на молодость, уже успела много поработать над составлением навигационных пособий. Она только что вернулась из блокадного Ленинграда…

И после того как уцелевшие на полуразбитых шлюпках добрались до берега и частью пешком, частью под парусом направились к ближайшей полярной станции Бухта Благополучия, фашисты не оставили их в покое. Они отняли у моряков, среди которых было много раненых и контуженых, шлюпку с продовольствием и уничтожили ее форштевнем подлодки. На пути к полярной станции погибли матросы Корконосов и Трубин, а также буфетчица Екатерина Александровна Бибикова. Артельщика Метляева и тяжело раненного радиста Владимира Борщевского унесло в море на днище перевернутого судна. Так подробно перечисляю погибших

для того, чтобы покончить с царящим в мемуарной литературе разнобоем, когда приводятся самые различные цифры погибших на «Академике Шокальском». Этих людей надо помнить поименно…

Шестнадцать человек во главе с капитаном Иваном Сидоровичем Снисаренко были подобраны посланным на помощь гидрографическим судном «Полярник». Все, исключая оставшегося на «Полярнике» 2-го помощника капитана Васильева, были самолетом летчика Стрельцова доставлены на Диксон. Вместо «Академика Шокальского» на зимовку к берегам Восточного Таймыра отправилось гидрографическое судно «Якутия».

16 октября 1943 года оно встало на зимовку в бухте Зимовочной, так удачно названной еще до войны. Среди зимовщиков был участник новоземельской трагедии на «Академике Шокальском» гидрограф Вильям Янович Лескинен. Весной, когда вышли на ледовый промер, он обучил этому несложному делу штурманов «Якутии» Г. П. Анисимова и Н. К. Воронцова. Условия жизни и работы были тяжелыми. «Палатка, печки и другое имущество промерных групп Лескинена и Воронцова, — вспоминает начальник экспедиции Олег Алексеевич Козлович, — были очень громоздки и недоброкачественны, что очень отражалось на ходе работ». В трескучие морозы гидрографы пешком преодолевали в глубоком снегу десятки километров, к тому же сверля во льду лунки для измерения глубин. Ничем не легче было и летом на топосъемке. С трудом преодолевали многочисленные реки и лагуны с илистыми и заболоченными берегами. При переправе через речку Гольцовую в глубине залива Терезы Клавенес В. Я. Лескинен утопил все свое немудреное имущество и едва не утонул сам.

Осенью при попытке выйти из так и не вскрывшейся летом бухты «Якутия» обломала лопасти винта. Пришлось остаться на вторую зимовку…

26 августа 1944 года огнем немецкой подводной лодки U-957 севернее острова Белуха было потоплено гидрографическое судно «Норд», направлявшееся для зажигания маячных огней. Первыми же снарядами фашисты подожгли деревянное судно, к тому же шедшее под парусами. В считанные минуты была разбита шлюпка правого борта и моторный катер, на боевых постах погибли капитан Владимир Васильевич Павлов, штурманы Михаил Михайлович Шиллинг, Николай Кузьмич Скорняков, Иван Васильевич Фокин, механики Иван Михайлович Галашев, Иван Иванович Храмцов,

Александр Николаевич Колтовой, моторист Геннадий

Иванович Макаровский, матросы Игорь Петрович Баженов, Яков Алексеевич Наумов, Петр Васильевич Пономарев, повар Дмитрий Николаевич Шпанов. Радист Леонид Алексеевич Попов до последнего момента, пока не взорвались ацетиленовые баллоны, передавал в эфир открытым текстом, что судно обстреляно подводной лодкой. Этот сигнал был услышан, сразу же в район нахождения вышли корабли и вылетели самолеты.

К сожалению, когда они прибыли туда, следов судна уже не нашли. Со станции Мыс Стерлегова слышали выстрелы: сорокапятка «Норда», у которой хлопотали в это время командор Иван Дмитриевич Таханов, матрос Александр Васильевич Кузнецов и палубный ученик Борис Александрович Торотин, отвечала врагу.

Нордовцам удалось спустить шлюпку левого борта, в которую перешли буфетчица Валентина Борисовна Пооль, матросы А. Кузнецов и Евгений Михайлович Полев, ацеттехник Петр Григорьевич Марчук, экспедиционный радист Тыминский. Подводная лодка подошла к шлюпке. Фашисты взяли на борт Полева, Тыминского и Марчука. Еще раньше они выловили из воды боцмана Ивана Александровича Рогачева, у которого были обожжены кисти рук. Четверо советских моряков оказались в немецком плену. Шлюпку с Пооль и раненным в живот Кузнецовым затопили при погружении лодки.

После войны мне доводилось работать с И. А. Рогачевым в Арктике и встречаться с П. Г. Марчуком. С их слов и приведен рассказ о том скоротечном, неравном бое. Оба они оказались в концлагере в Польше, откуда бежали. День Победы оба встретили в солдатских шинелях, добивая врага в собственном логове.

АВТОГРАФЫ ПОВТОРЯЮТСЯ

О современниках и учителях. Женщины-гидрографы. Медаль за бой, медаль за труд. Две судьбы. Аристов. Фредерихсен. Тяжелый год. Базы в Арктике. Архангельская гидробаза. Михаленко. Схватка Лескинена с медведем. Однокашник Долгушин. Следопыт Таймыра. Последние открытия моря Лаптевых. Во главе полярной гидрографии. Автографы повторяются.

Для того чтобы обстоятельно рассказать о событиях и людях послевоенных сорока пяти лет полярной гидрографии, потребовалось бы значительно больше места, чем осталось в моем распоряжении. Сначала я собирался остановиться на гидрографах, чьи имена увековечены на картах Арктики. Они закончили свой жизненный путь, их заслуги официально признаны… Но как быть с ныне здравствующими? Обойти их молчанием было бы несправедливо. Ведь некоторые начали свою деятельность раньше и сделали не меньше, а то и больше. А «известными, выдающимися, замечательными» биографические справочники назовут их лишь потом, со временем…

Поэтому в последних двух главах речь пойдет и о моих живых современниках, в основном о тех, которых знал, с которыми вместе работал. Пусть коллеги с пониманием отнесутся к стремлению рассказать в первую очередь об уже ушедших от нас. И будет это не столько история послевоенной полярной гидрографии, сколько личные воспоминания.

В Высшее арктическое морское училище имени адмирала С. О. Макарова (БАМУ) меня привели трудности первых послевоенных лет. В 1947 году после окончания средней школы в городе Балахне поступил в Ленинградский институт инженеров связи, но не выдержал голодной студенческой жизни и пошел работать на стройку бетонщиком. Отъевшись на рабочих харчах, продолжать учебу в институте не решился и «продался» за казенный харч и обмундирование в училище. Первые слова о будущей своей специальности услышал 1 сентября 1949 года во время вступительной лекции заведующего кафедрой гидрографии профессора Г. С. Максимова. К этому времени ему перевалило далеко за семьдесят. Он плохо видел и слышал, с трудом ходил. Всегда испуганно прижимался к стенке, заслышав топот яловых курсантских башмаков в коридоре. Говорили, он сильно сдал в военную годину, когда в блокаду потерял жену, двух сыновей, а

сам едва живой от голода был эвакуирован в Красноярск. Но голова у него по-прежнему была светлая.

С упоением ловили мы каждое слово лекций Артемия Павловича Ющенко. Этот сухощавый человек с кителе с погонами капитана 1 ранга в отставке (тогда отставные офицеры носили на погонах поперечную широкую полосу) неизменно вызывал чувство глубокого уважения у самых отчаянных сорвиголов. Никто не помнит, чтобы когда-нибудь Артемий Павлович повысил голос. Он был на редкость тактичным и деликатным человеком. Авторитет его держался на прекрасном знании предметов, высокой эрудиции настоящего ученого, искреннем и доброжелательном стремлении передать нам свои знания.

Среди наших учителей были выпускники Гидрографического института, успевшие немало поработать в Арктике, — А. И. Богданов, В. П. Кожухов, Л. А. Иванов, В. Е. Ольховский. От них мы узнали, чем живет современная полярная гидрография, какой ценой дается арктическая карта.

Четыре военных года люди и техника полярной гидрографии работали на износ. Надо было подумать о замене. Но страна переживала трудный восстановительный период, гидрографии приходилось довольствоваться малым. Флот пополнили трофейные сухогрузы «Верещагин», «Донец», «Могилев», «Моздок», «Яна». Неэкономичные пароходы с довольно большой осадкой наскоро и с трудом приспособили для гидрографических работ.

В 1947–1949 годах полярная гидрография получила необычное пополнение специалистов: Гидрографический институт, к этому времени преобразованный в ВАМУ, произвел первые выпуски женщин инженеров-гидрографов. Конечно, все понимали, что гидрография не женское дело. И как только кончилась война, их прием в училище прекратили. Но справедливости ради надо сказать, что выпускницы его Софья Васильевна Алеева, Лидия Максимилиановна Катранова, Александра Александровна Латаруева, Клара Борисовна Заикина, Галина Ильинична Крымская, Вера Борисовна Семенова и другие показали пример образцовой работы не только на камеральных работах, где мужчины-гидрографы им постоянно уступали, но и в Арктике.

Журнал «Огонек» в начале 50-х годов писал о случае, когда инженер-геодезист Раиса Дмитриевна Ромашева проявила большую выдержку и самообладание, оказавшись в течение нескольких суток заключенной среди безбрежного океана на навигационном знаке одного из островов моря Лаптевых, который в результате внезапного нагона воды был затоплен. Мне лично

доводилось быть свидетелем того, с каким необыкновенным мужеством и скромностью переносила экспедиционные невзгоды инженер-гидрограф Нина Алексеевна Труненкова. Причем не на судне, где бытовые условия были довольно сносными, а в палатке в жестокую стужу с пургой, за многие сотни километров от постоянного жилья.

Вообще послевоенное поколение полярных гидрографов, прошедшее суровую школу на фронте и в тылу, было необыкновенно стойким, выносливым и целеустремленным. Например, инженер-гидрограф Исаак Бенцианович Школьников начал войну рядовым, закончил капитаном. Между боями в апреле 1944 года его приняли в партию. С Арктикой он успел подружиться еще до войны, а демобилизовавшись в 47-м, снова отправился туда. После смерти И. Б. Школьникова в 1965 году его имя появилось на карте почти одновременно в двух разных концах Северного морского пути — в Карском и Восточно-Сибирском морях. В первом Школьников выполнял судовой промер с гидрографического судна «Модзок», во втором зимовал на острове Врангеля…

В экспедицию на остров Врангеля Школьников выезжал в должности начальника ведущего отдела Гидрографического управления, одновременно возглавляя одну из трех промерных групп, другими руководили Лазарь Исаакович Гиллерман и Николай Васильевич Быковский. Все ежедневные перемещения от базы к месту работ и по промерному галсу производились пешком. Почти каждый день приходилось отмахать не один десяток километров по льду, да еще при этом пробурить десятки лунок в трехметровом льду, измерить глубины, определить их место.

Два последних года своей жизни Школьников был главным инженером полярной гидрографии. Большая работоспособность, инициатива и добросовестность его неоднократно отмечались правительственными наградами. В дни всенародных праздников, когда мы видели на груди Школьникова среди наград медали «За трудовое отличие» и «За боевые заслуги», невольно вспоминались слова поэта о том, что из одного металла льют медаль за бой и медаль за труд.

Мне довелось хорошо знать инженеров-гидрографов Виталия Ивановича Пономаренко и Самуила Моисеевича Голанда. Это были совершенно разные люди. Но когда после их преждевременной кончины пришлось писать о них, поразило, насколько схожими оказались их судьбы. Говорят, мало кому из мужчин 24-го года рождения удалось вернуться с войны. Они вернулись, но уже в неполные сорок шесть ушли от нас

навсегда…

Свою деятельность в Арктике они начали после войны почти одновременно. Много лет подряд Пономаренко возглавлял гидрографический отряд на «Могилеве», а рядом на подобном же сухогрузе «Яна» командовал отрядом Голанд. Потом Самуил Моисеевич перешел на широко известный в Арктике ордена Ленина ледокольный пароход «Г. Седов», который, доживая свой долгий век, работал в полярной гидрографии. Довелось Голанду поработать и на новом гидрографическом ледоколе «Петр Пахтусов».

Пономаренко и Голанд были думающими инженерами. Оба известны как активные изобретатели и рационализаторы, внесшие много нового в усовершенствование производства и обработки морского промера. В 1965 году они почти одновременно стали начальниками двух новых отделов Гидрографического предприятия Министерства морского флота. Много новых штурманских и гидрографических приборов внедрено в практику промерных работ под руководством и при участии В. И. Пономаренко. Сбылась его давняя мечта — дать гидрографам взамен малоприспособленных и неэкономичных специально спроектированные и построенные гидрографические суда, способные активно работать в арктических льдах. По инициативе С. М. Голанда при обработке материалов гидрографических работ начала постепенно внедряться электронно-вычислительная техника. Вскоре трудоемкий труд вычислителей камерального производства взяла на себя ЭВМ «Раздан».

А вот студентов Гидрографического института И. Г. Аристова и В. В. Фредерихсена война застала на производственной практике — одного на Чукотке, другого на Каме. На фронт их не пустили. Первому поручили обеспечивать безопасность судовождения на Северном морском пути, второму — на реке, ставшей важной стратегической дорогой. Оба студента в эти годы работали на должностях, которые в мирное время и через пятнадцать лет после окончания института не всегда доверяют. Учебу заканчивали после войны, став обладателями необычных ныне дипломов инженеров-гидрографов, где было записано: «В 1937 году поступил и в 1947 году окончил полный курс Высшего арктического морского училища». По мирному времени за этот срок кончают два института.

Затем была Арктика. Иван Гаврилович Аристов работал на судах «Айсберг», «Вест», «Верещагин», «Донец», «Исследователь», «Циркуль», нередко совмещая должности штурмана и гидрографа. Потом зимовал на Новосибирских островах, в Оленекском заливе,

на островах Арктического института и Известий ЦИК. Во второй и восьмой Советских антарктических экспедициях Иван Гаврилович участвовал в роли штурмана санно-тракторных поездов, доставлявших грузы для новых антарктических станций.

В 60-е годы Аристов снова в Арктике. Осваивает новые приборы и новые методы исследований, нередко в ходе работ переучивается сам и переучивает подчиненных. Основным методом руководства он считал личный пример, а работать он умел и любил. Еще много, видимо, успел бы сделать И. Г. Аристов по освоению полярных шапок Земли, если бы не его трагическая гибель в автомобильной катастрофе в Ленинграде летом 1972 года. 164

Первой самостоятельной работой Виктора Владимировича Фредерихсена в Арктике был судовой промер в Обской губе с небольшой шхуны «Капитан Хромцов». Затем ему несколько лет довелось закладывать основу для будущих карт восточного побережья Новой Земли: светлое время использовали для геодезических наблюдений, а в полярные сумерки поднимали бревна на высокие обрывистые сопки и строили там геодезические знаки.

Готовя эту главу, я разговаривал с добрым десятком полярных гидрографов, которые работали с Фредерихсеном. Все единодушны в том, что он обладал надежностью полярников амундсеновской и нансеновской поры — упорством, верностью долгу, выносливостью и тонким пониманием суровой Арктики. Не знающий его человек мог принять Виктора Владимировича за ученого, музыканта, преуспевающего деятеля искусств, но только не за полевика, большая часть жизни которого проходила в тундровой палатке или на зыбкой палубе крохотного судна. Невысокого роста, прекрасно сложенный, с серебристой шевелюрой, всегда подчеркнуто опрятно одетый, он держался спокойно и несуетно. Говорил бархатным левитановским баритоном. Прекрасно разбирался в литературе, искусстве, сам неплохо музицировал.

Однажды на восточном побережье Новой Земли аккуратность, дисциплинированность Фредерихсена спасли жизнь его подчиненным. Шло интенсивное таяние, когда после окончания работ спешили на базу. Люди и собаки были измучены предельно, так как почти сутки шли без сна. Довольно широкие, глубоко врезавшиеся в побережье фиорды обходить не было ни сил, ни времени. Их пересекали по льду. Стоял густой туман, и когда спустились на лед залива Незнаемый, сразу потеряли оба берега из виду. Как только пересекли приливную трещину под противоположным берегом, свидетельствующую о том, что

начался припай, люди повалились на лед, чтобы поспать часок-другой. Начальник партии Фредерихсен не разрешил отдыхать и поднял людей и собак. Опыт подсказал ему — отдых должен быть на берегу. Часа два спустя люди наконец выбрались на берег и мгновенно, даже не поев и не поставив палатки, уснули. Когда же проснулись — перед их взором плескалось открытое море. Пока они спали, поднявшийся ветер взломал припай и унес его…

Опасна работа у гидрографов! Стихия есть стихия — случается всякое. Написал это и задумался. А ведь за долгие годы работы в полярной гидрографии никогда не слышал таких слов, хотя в правильности их вряд ли кто сомневается. Никогда и никто не списывал ЧП на опасность профессии… В последние годы вообще стало модным искать оправдания в объективных факторах: не выполнил совхоз план — виноваты неблагоприятные погодные условия, не завезли установленное количество грузов да еще погубили судно — виновата тяжелая ледовая обстановка. Как будто неблагоприятных погодных условий и тяжелой ледовой обстановки раньше не случалось и не будет в будущем. В послевоенные годы в полярной гидрографии таких отговорок не знали. Произошло что-то чрезвычайное — готовься отвечать.

Нет, это не ностальгия по розгам, по огульному, чаще всего несправедливому наказанию. Но чувство обостренной личной ответственности вряд ли воспитаешь изобретательными отговорками.

1947 год оказался тяжелым для полярных гидрографов. Осенью во время перехода с острова Сибирякова на Диксон пропала без вести моторная шлюпка с инженером-гидрографом И. С. Ловцовым и рабочими Михеевым и Васенковым. Только на следующий год ее с останками полярников нашли в сотнях миль на острове Тыртова. Игорь Сергеевич прошел всю войну офицером действующего Балтийского флота, бывал в разного рода переделках и в Арктике, а погиб у самого дома при так до конца и не выясненных обстоятельствах.

30 сентября ЧП произошло на восточном побережье Новой Земли. Начальник партии Х. А. Илаев вывозил на гребной шлюпке после строительства навигационного знака на мысе Воронина людей на гидрографическое судно «Моздок». Берег в этом месте, как выражаются поморы, костистый — много рифов, подводных камней. На Новой Земле часто бывает, что ветер срывается с гор совершенно неожиданно. Так случилось и в тот раз. В наступивших сумерках и снежных зарядах не заметили, как шлюпку снесло на буруны, а так как она была перегружена, один из валов перевернул ее. Люди оказались в воде. Часть спасательных нагрудников смыло волной. Живыми до берега

добрались лишь курсант ВАМУ Костюков, рабочие Фетисов и Борисов. Погибли шесть человек. Тела начальника партии Хаджи Ахмедовича Илаева, маячного мастера Вениамина Игнатьевича Долгобородова и матроса Валентина Петровича Проплетина так и не нашли. Исполнявших в экспедиции обязанности техников-гидрографов курсантов ВАМУ Якова Сергеевича Трескунова, Сергея Петровича Щербакова и матроса Якова Антиповича Бугаева похоронили у становища Лагерное, расположенного на северо-западном берегу Маточкина Шара.

Опять вроде бы стихия, ничего не поделаешь. Но дело не только в стихии. Остался в живых, кроме названных товарищей, еще и курсант Н. М. Алеев, отказавшийся сесть в перегруженную шлюпку. Человек он не робкого десятка — доказал это и в боях во время войны, и в многочисленных переделках в Арктике в последующем. Но сколько мужества, благоразумия, самостоятельности потребовало от него это решение: ведь экстремизм молодости беспощаден — легко прослыть в курсантской среде перестраховщиком. Конечно, удержать товарищей от рискованного шага он не мог в силу отсутствия у него на то полномочий. Но сколько раз в будущем, став руководителем, этот человек пресекал ненужную браваду и предотвращал беду! Убежден, что это ценное качество благоразумной смелости воспитала в нем война…

Накануне Великой Отечественной войны полярные гидрографы впервые создали постояннодействующие подразделения непосредственно на Северном морском пути. Одновременно с Архангельской возникли гидрографические базы в бухтах Тикси и Провидения. В 1944 году организована Диксонская гидробаза, после войны Нордвикская и Певекская лоцмейстерско-гидрографические экспедиции преобразованы в гидробазы и организованы такие подразделения в Игарке и на Колыме.

Конечно, название «база» для них далеко не лучшее и давно не соответствует той громадной работе, которую они выполняют, объединяя зачастую большое число экспедиционных баз, полярных станций, маяков, судов и других подразделений. Поэтому их давно следовало бы называть гидрографическими центрами. Впрочем, и Гидрографическое предприятие Министерства морского флота фактически превратилось во Всесоюзное объединение.

Архангельская гидробаза была преобразована из Новоземельского гидроотдела 4 февраля 1941 года. С началом войны она прекратила лоцманскую проводку Новоземельскими проливами, а в 42-м — обслуживание маячных огней. После С. Н.

Зубова в 1944 году базу принял Алексей Полуэктович Назаров. О них я расскажу в следующей главе, ибо с обоими мне потом довелось работать в Тикси. Затем в 1947 году базу возглавил Иван Михайлович Калиткин, а в 1950-м — Павел Александрович Малыгин. К этому времени Архангельск вновь обрел утраченную было в годы войны славу основной базы полярной гидрографии. Разворачивалось строительство не только на маяках Тонкий, Меншиков, Белый, Харасавэй, но и в городе, где построили административное здание, ацетлабораторию, координаторную. В 1949 году гидрографы справили новоселье в небольшом доме на улице Правды. Но особый размах жилищное строительство получило при Виталии Александровиче Романове, когда были построены двенадцатиквартирные дома на улице Красных Партизан, Обводному каналу и улице Полярной. Сорокаквартирный дом на улице Логинова вводил в 1967 году Юрий Петрович Осокин, нынешний начальник гидробазы. Все перечисленные руководители архангельских гидрографов хорошо ориентировались не только в вопросах гидрографии и картографии (лично дали зеленый свет многим арктическим картам), но и в планово-финансовых, эксплуатационных, строительных и других вопросах. Архангельская гидробаза стала основным местом для отстоя и ремонта арктического гидрографического флота. Вместе с тем, помимо обслуживания средств навигационного ограждения, судового и катерного промера гидрографы промером со льда обследовали прибрежную часть Карского моря от пролива Югорский Шар до Обской губы.

В вышедшей в 1985 году в Северо-Западном книжном издательстве книге «Архангельский полярный мемориал» я рассказал о деятельности увековеченных в географических названиях Новой Земли и Земли Франца-Иосифа гидрографах Архангельской гидробазы П. И. Башмакове, И. М. Калиткине, Б. К. Карчевском, И. И. Корчажинском, П. Н. Яльцеве. Здесь же расскажу о коллегах, работавших в Архангельской и находящейся восточнее Диксонской гидробазе, с которыми был знаком лично.

Павел Яковлевич Михаленко пришел на гидрографические работы в Белое и Баренцево моря сразу после окончания Ленинградского гидротехнического техникума в 1935 году. (Это учебное заведение также окончили 168

известные полярные гидрографы В. В. Андронов, И. Д. Курников, О. А. Козлович). Ему довелось поработать на Индигирке, Яне и Лене, на Таймыре и Северной Земле, на Новой Земле и островах Сергея Кирова, руководить Диксонской гидробазой и быть представителем гидрографии в штабе морских операций Западного сектора Арктики. Но, пожалуй, самой

«урожайной» по числу новых карт для него была гидрографическая экспедиция № 10 по исследованию Земли Франца-Иосифа в 1955–1961 годах, которую Михаленко принял от А. А. Князева. Даже скупые рассказы не отличающегося краснобайством инженера-гидрографа Бориса Ивановича Кузнецова возбуждали большой интерес к этой экспедиции. А привезенные из нее фотографии сказочных пейзажей Глеба Николаевича Агафонова и первые вышедшие на союзный экран любительские фильмы Анатолия Зосимовича Вайгачева и Михаила Ивановича Футулкина для многих стали открытием настоящей Арктики. Вайгачев во время работ провалился в глубокую ледниковую трещину, из которой его с трудом вытащили со многими переломами. Впрочем, он еще не раз попадал в переделки — тонул в Карском море, снова ломал ноги на Индигирке, плутал в Антарктиде…

Но самый редкий случай произошел в предыдущей экспедиции Михаленко с Вильямом Яновичем Лескиненом. 21 марта 1954 года гидрографы прокладывали промерный галс в тяжелых торосах у побережья острова Кирова в Карском море. Шедший позади рабочих Лескинен услышал за спиной сопение. Оглянулся — над ним навис громадный белый медведь, стоящий на задних лапах. Бросив в него рукавицы и теодолит, Лескинен попытался снять закинутую за спину винтовку. Однако медведь подмял его под себя. Вильям Янович все-таки сумел освободить винтовку. Прибежавший рабочий Н. С. Скрынников ударами лота о лопату на мгновение отвлек внимание зверя. В этот момент Лескинен передернул затвор и выстрелил ему прямо в пасть. Туша медведя придавила израненного гидрографа, помяв ему ребра. Пришедший в себя на базе Лескинен не стал вызывать самолет с врачом, консультируясь с медиками по радио, на месте долечил множественные раны и ушибы и хоть с трудом, но выполнил задание того года.

В. Я. Лескинен не занимал больших постов, не имел высоких званий и наград, не отличался представительной внешностью. Рядовой, скромный труженик, каких тысячи прошли через Арктику. Но он прожил большую и содержательную жизнь. Родился в 1895 году в Финляндии. С двенадцати лет начал плавать матросом и кочегаром. Принимал активное участие в революционном движении. Многократно арестовывался и списывался с судов. После победы Октября добровольцем вступил в Красную Армию. Во время интервенции в Архангельске вел подпольную работу, дважды побывал в тюремных застенках. После освобождения города Лескинена приняли в ряды РКП (б). Несколько лет он служил на лоцмейстерском буксире

«Батарейный», совмещая должность кочегара и политрука. Затем шесть лет работал смотрителем маяка Цып-Наволокский, заведующим охраной Убекосевера. Зимой 1931 года начальник полярной обсерватории Маточкин Шар Лескинен едва не погиб, попав в пургу. Тогда о героическом поведении немолодого и небогатырского сложения Лескинена, самоотверженно спасавшего товарища, писали И. С. Соколов-Микитов, журнал «Вокруг света» и многие газеты. В сорок один год закончив Военно-морское училище имени Фрунзе и получив назначение начальником лоцмейстерства на Амуре, он два года провел в сталинских тюрьмах по ложному обвинению. В военном сорок третьем он был среди тех, кто чудом спасся с потопленного фашистами гидрографического судна «Академик Шокальский». Умер Вильям Янович в 1975 году накануне своего восьмидесятилетия.

Среди его учеников был и мои однокашник по «Макаровке» Иван Алексеевич Долгушин. Высокий худощавый парень с открытым лицом притягивал не внешностью. Какое-то необыкновенное спокойствие, уверенность в себе исходили от несколько медлительного на первый взгляд человека, поразительно напоминавшего знакомого по кинофильмам рабочего-мастерового. Он и был мастеровым. Его юность прошла в цехах уральских военных заводов в лихую военную годину, когда мальчишки быстро взрослели.

Где бы ни работал Долгушин в Арктике — на судне ли, на ледовом ли промере, или в кабинетах гидробазы, он постоянно тянулся к технике. Приехав после окончания училища в Диксонскую гидробазу, Иван Алексеевич осел там основательно с семьей и немудреным домашним скарбом. Тогда же появилась у него мечта механизировать ледовый промер. Он слишком хорошо знал цену этому выжимавшему силы из людей малопроизводительному виду работ.

Долгушину довелось быть участником первых санно-тракторных поездов, совершавших тысячекилометровые переходы от Диксона до мыса Челюскин. Идти приходилось и в трескучие морозы, и в поземки при плохой видимости. Часто он оставлял свое место штурмана в теплой кабине вездехода и шел впереди с компасом. Чтобы не потеряться в снежной круговерти, привязывал себя длинной веревкой к капоту машины. Если бы кто-то со стороны мог наблюдать эту картину, то страшно удивился бы: изогнувшийся против ветра человек на веревке «тащил» за собой вездеход. Следом, соблюдая минимальную дистанцию, лишь бы видеть мгновенно заносимый след, надрывно ревели трактора, на прицепе у которых шли многочисленные балки и сани с грузами. Немало хлопот

доставляли переправы через дымящиеся на морозе трещины. Долгушин и здесь проявлял неистощимую выдумку и изобретательность.

В 1964 году главный инженер Диксонской гидробазы И. А. Долгушин за активное участие в создании первого образца гидрографической бурильной машины, прошедшей испытания и рекомендованной к внедрению, был награжден значком «Почетному полярнику». А уже через десять лет начальник полярной гидрографии А. К. Жилинский писал: «Механизирован и наиболее трудоемкий вид гидрографических работ — промер со льда. Если раньше глубины моря измерялись ручным лотом через лунки во льду, пробитые с помощью пешни, то теперь по ледяным просторам движутся специальные бурильно-гидрографические машины, оснащенные полу-гирокомпасами, бурильными агрегатами и электрическими вьюшками для измерения глубин»[116].

На Диксоне, а затем в Хатанге работал и Владилен Александрович Троицкий, исходивший и изъездивший Таймыр вдоль и поперек. Он уточнил карту Таймыра — ведь на открываемых мысах, островах первопроходцы не оставляли табличек с названиями, и опознать их на более точной современной карте очень даже не просто. Мало того, он лично дал более трехсот новых названий. Работал главным редактором карт и лоций в Ленинграде. Но ученую степень кандидата географических наук Троицкий получил за исторические исследования Арктики. Он посетил места, где гидрографы нашли следы экспедиции В. А. Русанова и древних мореходов, обнаружил новые предметы, по-новому осмыслил эти находки, обследовал остатки многих древних зимовий, а также исследовал и опубликовал многие археографические документы: дневники Харитона Лаптева, записки штурмана Валериана Альбанова, найденное им в 1970 году на острове Таймыр письмо Норденшельда от 17 августа 1878 года, обнаруженную в 1954 году курсантами-гидрографами А. С. Баскиным и И. П. Кашичкиным на острове Геральд в Чукотском море записку американского лейтенанта Роберта Берри от 30 июля 1881 года.

Имя Бориса Израилевича Лейкина тоже связано с поиском. Об этом вспомнили, когда называли в его честь остров в море Лаптевых, неподалеку от острова Песчаного. Еще в 1941 году Лейкин и гидрограф С. И. Скворцов между Леной и Хатангой усмотрели небольшой островок, который помещался на карте в разных местах с пометкой П. С. и С. С. — «положение сомнительно» и «существование сомнительно». В 1945-м Лейкин на гидрографическом судне «Айсберг» пытался отыскать остров.

Сделать это удалось далеко не сразу, когда же наконец подошли к острову на катере, он вдруг прямо на глазах рассыпался — потревоженные моржи покинули свое громадное лежбище и ринулись в воду. Сам остров, протяженностью более двух километров, оказался очень низким, намывного происхождения и был назван Песчаным. Открытием его фактически завершилась эпоха географических открытий в Арктике. Хотя, строго говоря, в Арктике продолжают открывать новые месторождения полезных ископаемых, подводные формы рельефа, природные закономерности… Мало того, встречаются и новые острова. Так, всего несколько лет назад гидрографы с судна «Дмитрий Стерлегов» привезли фотографию вполне реального островка в восточной части моря Лаптевых. Обычно он скрыт под водой, а тут в результате сильного отлива оказался осушенным…

В 1953 году экспедиция на гидрографическом судне «Верещагин» под командованием Б. И. Лейкина работала в районе гипотетической Земли Санникова. Хотя этот район неоднократно и в разных направлениях пересекался курсами кораблей и самолетов, гидрографы в 172

душе надеялись на удачливость своего начальника, на то, что ему повезет и на этот раз и экспедиция откроет какой-нибудь, пусть крохотный, клочок суши, не замеченный предшественниками. Увы, море было пустынным. И все же первопроходческие дела выпали тогда на долю экспедиции и судового экипажа, руководимого капитаном Павлом Михайловичем Бабуровым: первое плавание проливом Благовещенский, открытие полярных станций на Земле Бунге и острове Новая Сибирь. Уходили из района поздно, в осенние штормы и морозы. Береговую станцию со стрелки Анжу снимали с большим трудом и риском.

В этой операции принимал участие и В. И. Пересыпкин, позже возглавивший полярную гидрографию. Хотя речь в основном о полевиках — людях, которые создавали карту непосредственно в Арктике, необходимо сказать несколько слов и о руководителях штаба полярной гидрографии. Более чем за полувековой период их было всего семеро. О П. В. Орловском, Г. Н. Боровикове, К. С. Галанине, В. И. Сухоцком я уже рассказал.

В 1961 году Гидрографическое предприятие Министерства морского флота принял Анатолий Казимирович Жилинский. Он, как и Сухоцкий, с отличием окончил Военно-морскую академию имени Крылова и имел большой производственный опыт в военной гидрографии. Семь лет инженер-капитан 1 ранга Жилинский руководил Северной гидрографической экспедицией, выполнившей обширные комплексные работы в Белом и

Баренцевом морях. Особенно много автографов оставила эта экспедиция на Новой Земле в 50-е годы. Сам Анатолий Казимирович своей главной заслугой считает обновление флота полярной гидрографии и «особенно муторные» строительные дела. Ведь полярные гидрографы со дня основания не имели своего помещения в Ленинграде. А тылы для них значили многое. Рано или поздно большинство арктических работников возвращалось в город на Неве.

С 1983 года полярную гидрографию возглавлял Всеволод Ильич Пересыпкин. Службу он знает до тонкости, ибо сам прошел через ее основные производственные звенья, долгие годы был главным инженером Архангельской гидробазы, затем Гидрографического предприятия. Он много лет представляет нашу страну в Межправительственной морской организации, имеет солидные научные труды, доктор технических наук.

Сейчас Гидрографическим предприятием руководит Евгений Васильевич Клюев. Главный инженер Борис Владимирович Елисеев неоднократно работал за рубежом, но основной опыт, как и Клюев, получил в морских гидрографических экспедициях.

Гидрографическое предприятие ММФ и Архангельская гидробаза носят на своих знаменах ордена Трудового Красного Знамени. Как сказано в юбилейном по случаю 50-летия полярной гидрографии буклете, «Полярная гидрография ныне — это десятки современных исследовательских судов различных классов, густая сеть визуальных и радиотехнических средств навигационного оборудования, гидрографические базы и экспедиции, полярные станции и современный комплекс электронно-вычислительной техники. Но прежде всего это дружный и сплоченный коллектив полярников-гидрографов, моряков, радиоспециалистов, работников береговых служб».

Многое меняется в Арктике. Но остаются традиции, верность профессии. Постепенно уходят поколения гидрографов, а фамилии их не исчезают. По-прежнему звучат знакомые имена: Алексеев, Антиповский, Антуфьев, Аристов, Архангельский, Борисов, Вайгачев, Елисеев, Елкин, Клюев, Ондзуль, Троицкий. И не всегда поймешь сразу, о ком речь — об отцах, с которыми работал более четверти века назад, или о сыновьях — теперь инженерах-гидрографах, которых знал когда-то совсем детьми. Это тоже традиция — служить гидрографии, Северу семьями. Вспомните отца и сына Вилькицких, Максимовых, Сусловых. Славная традиция!

СВОИМИ ГЛАЗАМИ

«Стрелочники» трассы. На Северном Урале. С архангельскими лоцмейстерами. Первые руководители Тиксинской гидробазы. Навигационная камера. На ледовом промере. Хвостатый транспорт. Бородин. Суда и капитаны. Хатангские смотрины. Пожары. Арктика остается Арктикой. Судьба тиксинских гидрографов. В Ленинграде.

Судьбе было угодно рано, всего тридцати шести лет, оторвать меня от работы по созданию карт и обеспечению безопасности мореплавания непосредственно в Арктике. Но с делами полярных гидрографов расстаться я не смог и все последующие годы (наверное, так будет до конца дней). И не только потому, что в Заполярье прошли лучшие годы жизни. Получив возможность сравнивать их негромкую деятельность с исторически признанными делами полярников других специальностей, все больше убеждаюсь в том, что без этих «стрелочников» Северного морского пути не было бы и магистрального движения в Арктике.

«Гидрографы, «водоописатели», всегда считались и были на деле первопроходцами Арктики… Только благодаря гидрографам начала планомерную деятельность уникальная трасса Северного морского пути. Наши гидрографы всегда были и по сей день остаются на переднем фронте изучения и освоения Арктики», — считает и почетный полярник писатель З. М. Каневский[117], знающий этот край не с чужих слов. В 1956 году он с моим однокашником Анатолием Афанасьевым во время гидрологических наблюдений в проливе Маточкин Шар попал зимой в новоземельскую бору. Афанасьев погиб, Каневский отморозил и потерял руки, стопы ног, но не утратил веры в возможность преодолеть полярную стихию.

С Арктикой мы, курсанты Высшего арктического морского училища имени Макарова, знакомились еще во время производственной практики. После третьего курса довелось и мне участвовать в прокладке геодезической сети на Северном Урале. С удивлением воспринимали немногочисленные жители этих мест синие матросские воротнички. По мере же удаления на север и удивляться было некому: лишь изредка набредали на небольшую группу геологов, кочующую семью манси да бурых медведей, которые в отличие от своих арктических белых собратьев нелюбопытны и всегда стремятся скрыться от греха подальше. Мой спутник и одногодок Энвер Эминович Эсадов

вырос в знойной и пустынной Туркмении, но в тайге ориентировался как дома. После он не раз работал и в студеной Арктике, и в тропической Африке и всегда чувствовал себя уверенно, делая карты столь разных мест.

Когда в училище временно открылся факультет, готовивший кадры для военной гидрографии, большая часть моего курса перешла на него — и форма пофасонистее, и моря будущей службы поласковее, если даже на Севере, то западнее Новой Земли. Нас, гражданских «бойцов» Главсевморпути, осталось шестнадцать, половина из которых летом 1953 года отправилась на производственную практику в Архангельск. На выцветшей фотографии передо мной Ромуальд Грыжелюк, Иван Долгушин, Михаил Футулкин, Леонид Шишов, Энвер Эсадов, Орион Малковский, Алексей Мокин и я. В двадцатилетних курсантах с трудом можно узнать теперешних сивых предпенсионного возраста дядек…

Архангельск, о котором тогда говорили: «Доска, треска, тоска», мне понравился. Серьезный, спокойный морской город. Правда, каменных домов в нем было маловато. Но тоски мы в нем не видели. Всех сразу расписали по судам. Мы с Грыжелюком попали на логгер «Вихрь». Помимо капитана В. Н. Богданкова, о котором я уже рассказывал, судоводителями на нем шли: капитаном-наставником Петр Иванович Котцов, старпомом Юрий Петрович Копытов, третьим штурманом Георгий Васильевич Пашинский. Эти потомственные моряки-поморы чувствовали себя, как говорил адмирал Макаров, «в море дома» и в то же время оставались простыми, доступными людьми. От них я за полгода получил морских навыков больше, чем от всех преподавателей училища за пять лет.

Вот только с начальником лоцмейстерского отряда нам не повезло. М. А. Гольдин явно не любил свою специальность и всячески пытался заставить «инженерить» нас с Грыжелюком. А так как на последнего, как говорится, где сядешь, там и слезешь, то, к величайшему моему удовольствию, крутиться приходилось мне, ибо я больше любил работать, чем представительствовать. Забегая вперед, скажу, что вскоре оба моих коллеги оставили гидрографию и ушли на партийную работу. Зато многому меня научил ацеттехник Лева Москвин— веселый, неунывающий соломбалец, у которого все горело в руках. А дел была уйма. Много времени отняла постановка вех на фарватере в мелководном проливе Малыгина, который значительно сокращал путь для огибавших с севера остров Белый небольших судов, следовавших в Обскую губу. Позже проект ограждения этого пролива стал темой моей дипломной работы.

Отряду также предстояло ввести в действие несколько десятков автоматических светящих знаков в Карском море. Для этого необходимо было заменить пустые ацетиленовые баллоны наполненными газом. Судовой вельбот обычно не мог подойти вплотную к отмелым берегам. Поэтому стокилограммовые баллоны приходилось перегружать в крохотный тузик и выгребать на нем насколько возможно к берегу. Дальше баллоны «плыли» на людских плечах иногда сотни метров, а иногда и километры. Тяжелый это был путь! То ноги по колено тонули в вязком иле, то осушные косы сменялись глубокими ямами. На берегу же, как правило, ждала изрядная высотка — именно на них строятся навигационные знаки, чтобы их дальше было видно с моря. Тут уж на выбор: или штурмуй ее в лоб, как Суворов Альпы, или иди кружным путем. В подноске баллонов участвовали все съезжавшие на берег независимо от должности, тем более что рабочих в лоцотрядах всегда, недоставало. Потом, когда все, кроме прочищавшего оптику ацеттехника, отдыхали, инженер снимал кроки — план подходов, нивелировал и фотографировал знак, исследовал разрушаемость берега. Все эти работы повторялись из года в год, ибо арктические берега обычно быстро размываются и знаки нередко приходится переносить на новое место.

В тот год Диксонская гидробаза по каким-то причинам «зашивалась» с планом — огни надо было ввести в действие до того, как круглосуточный полярный день сменится ночными сумерками. И нашему «Вихрю» пришлось идти на помощь. Мы повернули назад из района соседей, когда до мыса Челюскин оставалось совсем недалеко. Навигация близилась к концу, и к гидрографам все чаще обращались как к палочке-выручалочке: кто-то на полярных станциях, отчаявшись дождаться нового завоза, умолял забросить хоть по ящику свежей капусты и картошки; где-то кончался собачий корм и необходимо было упромыслить и доставить моржей; в другом месте требовалась срочная консультация судовых механиков…

Осенние штормы тоже принесли немало непредвиденных хлопот. В Байдарацкой губе оборвалась связь с пробиравшимся на Обь речным паромом, и «Вихрь» бросили на его поиски. Только отыскался паром, как на юго-восточное побережье Новой Земли выбросился шедший из Игарки с экспортным лесом иностранец и пришлось делать вокруг промер и помогать стащить его на глубокую воду. Едва разобрались с иностранцем, как приняли 505 от большего рыболовного траулера с поломавшейся машиной, который, несмотря на отданные якоря, штормом несло на берег у Малых Кармакул. Крохотное гидрографическое суденышко

поспешило на помощь. В те дни наши камбузники чаще спускали за борт битую посуду, чем обычные картофельные очистки. Впрочем, обед тогда вообще приготовить было невозможно, обходились сухим пайком. «Вихрь» и выходил из Арктики, ведя на буксире гидрографическое судно «Шторм», потерявшее во льду винт.

Мне казалось, что тот год был каким-то особенно бурным. Но начальник Архангельской гидробазы В. А. Романов, немало поплававший по Северному морскому пути, объяснил: «У гидрографов все навигации одинаковы. Просто для тебя — это первый год в Арктике. Приезжай после окончания училища к нам, убедишься». С Виталием Александровичем мы переписывались до его кончины, но послужить под его началом не пришлось. Обстоятельства привели меня в Тикси.

Причина тому была самая банальная — жилье. Устав мыкаться с женой и сыном по общежитиям, выбрал на распределении единственную гидробазу, обещавшую комнату семейным, хотя «писарчуковая» должность начальника навигационной камеры не прельщала. Как-то тогда не думалось, что в районе, где предстояло работать, плавали казачьи кочи, открывавшие реки Сибири, пролегали первопроходческие маршруты братьев Лаптевых, Челюскина, Геденштрома, Анжу, а Эдуард Толль искал легендарную Землю Санникова.

Тиксинская гидробаза, продолжавшая их дело, к этому времени имела тринадцатилетнюю историю. Первым ее начальником был Андрей Афанасьевич Попов. Простого сельского учителя гражданская война сделала комбригом. В мирное время он строил первую советскую китобойную флотилию «Алеут» и начинал на ней китобойный промысел. Прослыв знатоком моря, Попов несколько лет возглавлял Якутский гидрографический отдел. Многое в те годы в стране делалось впервые. Специалистов не хватало, а то и не было вообще. Их дефицит восполняли людьми с твердыми коммунистическими убеждениями, предельно преданными партии и народу. Как и другие, А. А. Попов добросовестно исполнял порученные ему дела, но когда чувствовал свою профессиональную неподготовленность, находил смелость заявить об этом прямо. Так он поступил, когда в январе 1941 года его назначили директором ремонтно-строительного треста Свердловского района Ленинграда. Отказавшись от высокой должности, персональной машины, благоустроенного быта, он снова укатил на край света создавать на голом месте новое морское предприятие.

В 1943-м гидробазу от него принял аспирант Гидрографического института Валентин Петрович Кожухов. Когда

несколько лет назад я попросил своего учителя, профессора Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С. О. Макарова (ЛВИМУ) — так стало называться ВАМУ — В. П. Кожухова вспомнить о тех днях, он рассказал, что у гидробазы к тому времени уже был свой производственный и жилой фонд, свой флот. Гидрографы внедрили опробованный перед войной высокопроизводительный пример на радионавигационной основе. Для этого группа товарищей с большим трудом через линию фронта добралась до блокадного Ленинграда и вывезла оттуда уникальную аппаратуру. На мысе Буор-Хая, слывшем местом частых кораблекрушений, Сил установлен эвакуированный из Севастополя радиомаяк «Софар». Работы было много, ибо завоз грузов в Якутию через устье Лены увеличился в пять раз.

После войны гидробазой руководили К. Ф. Макаров, Л. И. Сеньковский, А. П. Назаров. С последним мне и пришлось работать в Тикси. Мое появление с домочадцами было для него полной неожиданностью. Оказывается, он давно сообщил в ГУСМП, что принять молодого специалиста с семьей не может ввиду отсутствия свободного жилья. Не знаю, почему мне в Москве этого не сказали. Пришлось срочно на первом этаже гидробазы напротив навигационной камеры, которой мне предстояло руководить, освободить отдел кадров и поместить там две кровати. Так среди сейфов, за барьером, отделявшим приемную от стола начальника отдела кадров, мы и провели первый месяц.

Навигационная камера была организована еще в военные годы известным ледовым капитаном Яковом Петровичем Легздиным — одним из первых среди торговых моряков кавалеров ордена Ленина, награжденным вместе с М. И. Шевелевым за зимний поход на ледоколе «Красин» к северной оконечности Новой Земли. Опытный и аккуратный Легздин содержал свое хозяйство в образцовом порядке, сам обслуживал магнитные компасы на заходивших в Тикси судах.

За прошедшие годы камера разрослась. Девиационными работами теперь занимался капитан-девиатор Смирнов, имевший оклад больше, чем у начальника гидробазы. Магнитные компасы доживали свой век в Арктике, но обслуживание их почему-то не доверяли молодым специалистам, которые с успехом эксплуатировали несоизмеримо более сложные гирокомпасы. После Легздина навигационную камеру возглавляли не менее десяти человек. Среди них были и случайные люди, не имевшие специального образования, потому дела в ней были крайне запущены. Действующие карты не корректировались. Они тонули

в море устаревших, которые давно надо было отправить в музей. Среди инструментов часто встречались неисправные, невыверенные. Не меньший беспорядок царил и в технической библиотеке. Целый год я чистил эти авгиевы конюшни.

А осенью 1955 года попал на ледовый промер. Ввиду угрозы невыполнения годового плана Назаров объявил «тотальную мобилизацию». Рядовыми прорабами пошли на промер руководители: начальник лоцмейстерского отряда Юрий Иосафович Беляев, начальники партий Генрих Степанович Можаровский, Станислав Брониславович Яськевич, старпом гидрографического судна «Лаг» Вениамин Михайлович Кузнецов. Возглавил экспедицию заместитель начальника гидробазы Виктор Людвигович Ондзуль.

Старенький трактор уволок наш жилой балок с грузовыми санями километров за тридцать от Тикси в залив Неелова и ушел обратно. Мы же начали промер. В распоряжении каждого прораба было два рабочих, которые по его указанию закрепляли направление галса, измеряли стальным тросиком расстояния, бурили лед и мерили глубину. Толщина льда была незначительная, местами лед даже прогибался под тяжестью человека, и вначале мы его с двух ударов пробивали пешней. Прораб с помощью теодолита определял по береговым знакам место глубин и вел промерный журнал.

Работы осложняли пурги и малая продолжительность светлого времени. Из-за отсутствия транспорта ежедневно приходилось проходить до 25 километров. Питались два раза в день — перед выходом на работы и по возвращении. Спали на двухъярусных нарах вповалку, в спальных мешках. Под утро в балке устанавливалась минусовая температура, хотя с вечера был «ташкент». Уставали страшно, тем не менее самыми тяжелыми были пурговые нерабочие дни, следовавшие обычно «обоймами». Ежедневно прораб наносил на рабочий планшет выполненный промер, чтобы проконтролировать, не допущены ли ошибки в измерении углов, расстояний, глубин — не наметилась ли банка, которую надо обследовать дополнительно. Однако дно залива было ровное, как стол. Наш промер почти не разнился с данными 1912 года А. И. Неелова, чье имя носил залив, и с промером первой советской арктической экспедиции Ф. А. Матисена и Н. И. Евгенова.

Своей первобытной технологией и, как нам, молодым гидрографам, казалось, ненужностью работа эта у нас с Можаровским вызывала недоумение. Зачем тратить столько сил и времени на выяснение рельефа дна залива, который давно выяснен и не меняется со временем? Положение резко

изменилось весной следующего года, когда мы вышли продолжать промер не примыкающих к заливу Неелова судоходных протоках Лены. Здесь своенравная река часто меняла глубины. Вход в нее с моря всегда оставался в прямом смысле узким местом. В конечном счете и порт, и гидробаза, и добрый десяток тиксинских организаций существовали затем, чтобы держать морские ворота Якутии открытыми. Поэтому Алексей Полуэктович Назаров с присущим ему упорством продолжал обследовать с моря громадную дельту Лены в надежде найти более удобный вход в реку.

Весной толщина льда уже превышала два метра, а частота измерения глубин была значительно увеличен;], так как резкими стали их перепады. Нужно было выявить глубоководные, но узкие фарватеры. Под берегом же чаще всего встречался лед на грунте. При попадании на него ручное бурение становилось мукой, ибо, прихватив песочку, бур моментально тупился и приходилось его долго править напильником. Угол заточки подбирался на глазок, причем он должен был быть разным в зависимости от солености и температуры льда, поэтому очень важно было иметь в группе опытного правщика буров. У нас асом заточки был техник Леша Псаченков.

Число рабочих в группе было увеличено до трех, да и прорабу то и дело приходилось помогать при бурении. Мешал глубокий снег: часто, прежде чем начать бурить лед, приходилось лопатой рыть целый окоп в нем. Рабочий день в апреле — мае длился двенадцать и более часов. Теперь пурговой погоды ждали, ибо работали без выходных.

В тот год мы обследовали и Быковскую протоку Лены с Вячеславом Михайловичем Прохоровым. Он и Борис Иннокентьевич Яковлев были первыми инженерами-гидрографами якутами, только что приехали после окончания ЛВИМУ. Оба оказались очень толковыми специалистами и неутомимыми работниками. Прохоров вырос в семье известного на Лене лоцмана и капитана А. Д. Богатырева, который одним из первых стал водить суда через ленский бар. Мы работали как раз неподалеку от названной в 1918 году в его честь отмели Богатырева…

После не раз, когда можно было закрыть навигационную камеру, мне довелось работать на ледовом промере. Традиционный транспорт арктических экспедиций — собачьи упряжки доживали последние годы, постепенно уступая дорогу тракторам и вездеходам. На островах и в удаленных районах еще кое-как удавалось содержать это беспокойное и прожорливое хвостатое хозяйство. Правда, для заготовки морского зверя и

рыбы на собачий корм приходилось снаряжать целые самостоятельные экспедиции, предварительно с трудом получая лицензии на отстрел моржа, численность которого в те годы стала катастрофически падать. В Тикси же содержание собак вообще превращалось в неразрешимую проблему. То сорвется с цепи шустрый пес и кого-то испугает, то между собой собаки устроят свалку… Поселковым властям не нравился собачий вой и вонь от моржового мяса. Кроме того, изготовление и ремонт нарт, собачьей упряжи становились все сложнее ввиду утраты навыков в этом древнем искусстве. Породистых собак оставались единицы. Со времени существования Главсевморпути велись разговоры о создании собачьего питомника, но в Якутии его так и не организовали.

Честно говоря, меня очень удивило, как легко было подхвачено недавно утверждение участников экспедиции газеты «Советская Россия» о необходимости возрождения на Севере собачьего транспорта. Я люблю этих животных и вполне допускаю, что кое-где можно было бы их использовать и теперь. Но все-таки это, хоть и очень экзотичный, транспорт вчерашнего дня. Призывать к планомерному и очень недешевому возрождению сто считаю нецелесообразным.

В конце 50-х годов главным инженером гидробазы стал Сергей Николаевич Зубов, брат известного океанолога, первый начальник порта Тикси в 1934 году. Это был на редкость душевный и по-житейски мудрый человек. Однако в технических вопросах он основательно отстал от требований дня и не стеснялся обращаться ко мне за помощью. Я же в меру своих сил старался оправдать его доверие и постепенно стал вникать в дела технического руководства всем комплексом гидрографических работ. Тем более что в навигационной камере у меня появилась прекрасная помощница — техник-корректор Валентина Ивановна Ушакова, а во время полярной ночи стали выделять в помощь двух-трех гидрографов или судоводителей. Без их помощи вряд ЛИ смог бы справиться с общественной работой, ибо был вскоре избран председателем месткома гидробазы и членом президиума баскомфлота.

В качестве инспектирующего от гидробазы побывал на Новосибирских и Ляховских островах, Оленекском заливе, дельте Лены и Индигирки, Святом Носу и многих других удаленных местах, где гидрографы покрывали ледовым промером громадные площади. Им приходилось много тяжелее, чем работавшим недалеко от Тикси. Гидрографический отряд на островах тогда возглавлял Юрий Петрович Бородин, «возмутитель спокойствия», как называл его Назаров за то, что он постоянно что-то требовал

от начальства. Волевым методам руководства Бородин предпочитал личный пример, разгильдяйства в работе не терпел. Больше четверти века имел возможность наблюдать этого человека, как говорится, в разных ситуациях. Всегда и везде для него порученное дело было на первом месте. Ради него он легко шел на личные неудобства и даже лишения: по-моему, за время моей работы в Арктике это был единственный человек, которому постоянно не хватало времени съездить в отпуск. Высшей наградой для нею было хорошо сделанное дело…

После гидроотрядом руководили В. Н. Скоков, И. Г. Аристов, Д. И. Смирнов, И. А. Демидов, Б. А. Алексин. Это были разные люди, каждый со своими достоинствами и недостатками. Но долго тиксинские гидрографы невольно сравнивали их деловые и человеческие качества с бородинскими. Насколько помню, за время работы Бородина у нас на островах не произошло ни одного ЧП.

Зато только он улетел на работу в Ленинград, как мы едва не потеряли человека. Только что закончивший службу в Советской Армии сержант Шашковский изъявил желание зимовать на островах. Проинструктировали его в Тикси бегло, надеясь, что на месте это сделают нагляднее и лучше. Прилетел он на полярную станцию Остров Котельный, куда должен был с базы гидроотряда Киенг-Ураса прийти за ним вездеход, который почему-то задержался. Парень, молодой, горячий, подождав день-другой, решил идти пешком — подумаешь, какие-то сорок километров!

Через несколько дней с Новосибирских островов сообщили, что Шашковский ушел с Котельного, но в Киенг-Ураса не приходил. Начали поиски, которые осложнила разыгравшаяся пурга. Как только она прекратилась, подключили летчиков, они тщательно несколько раз осмотрели весь предполагаемый путь Шашковского, Через три недели уже собирались прекратить поиски, на всякий случай решили осмотреть находившиеся в стороне от маршрута охотничьи избушки. Шашковский, находившийся в одной из них, собрав все силы, сумел выползти за порог, где его и заметили. Хотя парень и проявил недопустимое в Арктике легкомыслие, упорству его в борьбе за жизнь надо отдать должное: более двадцати дней без пищи и тепла — мало кто вынесет…

В отличие от других гидробаз у нас было множество полярных станций, разбросанных на побережье от Оленека до Индигирки и на островах. Они доставляли немало хлопот, ибо большую часть года туда можно было добраться только по воздуху, да и то с трудом. Однажды в самый разгар полярной ночи со станции Земля Бунге сообщили, что на старшего

метеоролога Л. Познарева напал медведь, человек при смерти. В Тикси пурга, взлетно-посадочная полоса на станции короткая. Выручили авиаторы Чокурдаха. Летчик Железное на самолете АН-2 в труднейших условиях вывез пострадавшего.

Позже от самого Лени Познарева мы узнали, что он направлялся с женой Галиной на метеоплощадку, когда увидел небольшого медвежонка и захотел его поймать. Вдруг казавшийся в сумерках небольшим медведь встал на задние лапы и оказался в два раза выше Леонида. Он подмял «ловца», вместе с шапкой снял с него скальп и нанес одиннадцать глубоких ран. Хорошо Галина не растерялась и лыжей принялась дубасить по медвежьей хребтине. Начавший звереть мишка оробел перед разгневанной женщиной и отступил…

Почти каждое лето мне удавалось поучаствовать в лоцмейстерских работах на гидрографических судах «Лаг» и «Зенит» и даже в судовом промере. Конечно, больших географических открытий в наше время уже не делали. А вот «закрывать» случалось. Гидрографы морских экспедиций установили, что острова Фигурина и Наносный к северу от Котельного растаяли. Начальник лоцотряда С. Б. Яськевич в 1955 году последним из людей совершил «путешествие» по некогда большому острову Семеновскому. В резиновых сапогах он сделал несколько шагов по банке, образовавшейся на месте этого острова. Глубина над ней едва превышала тогда двадцать сантиметров.

1959 год был трудным для базы. Гидрографическое предприятие произвело передислокацию своего флота. В Тикси вместо одного-двух судов сразу оказалось десять. Все их держать зимой в эксплуатации на горячем отстое было хлопотно и накладно. А жилья на берегу для размещения плавсостава, к тому же желавшего привезти свои семьи, у нас по-прежнему не было.

Новые деревянные шхуны финской постройки «Азимут», «Айсберг», «Иней», «Шквал», «Фарватер» были по тем временам надежными и экономичными судами. Они должны были заменить отслужившие свой век трофейные сухогрузы и отметивший в тот год свое 50-летие ордена Ленина ледокольный пароход «Г. Седов», который буквально разорял бюджет базы.

Среди капитанов гидрографических судов было немало прекрасных моряков и интересных людей. Чего стоил, например, Алексей Васильевич Марышев, зимовавший в Тикси со своим «Створом». У него не было высшего образования, его университетом в юности стало море. Но это не помешало ему воспитать достойных учеников, среди которых был матрос буксира «Молоков», а в будущем прославленный покоритель

Северного полюса на атомоходе «Арктика» Ю. С. Кучиев. Алексей Васильевич, внешне замкнутый и неразговорчивый, всегда настороженно относился ко всякого рода начальству, но был истинным романтиком моря. Хотя вытолкать его в море в понедельник или тринадцатого числа было задачей невыполнимой.

Или опытный, всегда немного ироничный Александр Карлович Треймут. В 1949 году в море Лаптевых утонул, столкнувшись со льдиной, пароход «Казахстан», которым он командовал. Время было суровое, кто-то погорячился, до конца не разобрались, и, хотя прямой вины Треймута в гибели судна не было, он оказался в заключении. Другой бы сломался, озлобился на весь мир. С Треймутом этого не произошло. Не помню, чтобы кто-нибудь из его подчиненных в гидрографии на него обижался, между тем он умел быть требовательным, строгим и даже суровым. Давно находясь на заслуженном отдыхе и живя в Риге, Александр Карлович живо интересуется делами гидрографическими.

Долгие годы в гидробазе работал капитаном и капитаном-наставником Игорь Степанович Степанов — умнейший и образованнейший человек, интересный собеседник. Павел Александрович Троценко пришел на «Азимут», демобилизовавшись из Военно-Морского Флота, и потом командовал тиксинским ледоколом «Семен Челюскин». Капитаны «Шквала» и «Зенита» Алексей Николаевич Ружников и Александр Григорьевич Попов — из Архангельска — моряки с молодости. А вот капитан «Айсберга» Юрий Самуилович Клейнер пришел к нам после окончания высшей мореходки и очень быстро прирос к гидрографии. К сожалению, тяжелая болезнь рано оборвала его плодотворную деятельность.

Запомнились и молодые Борис Васильевич Сергеев и Валентин Григорьевич Швырков, с которыми плавал на «Зените», где они были помощниками капитана. Теперь недалеко от бухты Нордвик впадает в море Лаптевых река Сергеева и по якутским морям плавает теплоход «Капитан Швырков». Как и сотни других моряков-гидрографов, просто и достойно трудились они, прокладывая Северный морской путь.

В 1960 году мне предложили должность главного инженера Нордвикской лоцмейстерско-гидрографической экспедиции, вскоре ставшей Хатангской гидробазой. Не хотелось сразу расставаться с полюбившимся Тикси, и я попросил устроить мне «смотрины». На мыс Косистый, где находился начальник экспедиции В. И. Скверский, мы прилетели с А. П. Назаровым. После бойкого Тикси сразу обратила на себя внимание какая-то

патриархальная обстановка, неспешный уклад жизни. Чувствовалось, что люди давно привыкли к своим не менявшимся годами обязанностям. Жили просторно, в отдельных квартирах, чего у нас еще не было. То же оказалось и в Хатанге. Достаток во всем, но все какое-то маленькое, чрезвычайно спокойное. Вокруг лес, хоть и чахлый. Снег — как пух, не то что утрамбованный пургами до каменной твердости тиксинский наст. Не показалось мне все это.

Конечно, Виталий Иванович Скверский — очень толковый начальник и прекрасный человек, работать с которым, как все говорили, одно удовольствие. Но я отказался от лестного предложения. А тут неожиданно засобирался в Ленинград С. Н. Зубов, и мне пришлось принять дела главного инженера Тиксинской гидробазы, которую ждало техническое перевооружение.

Впервые в большом объеме начала использоваться светодальномерная аппаратура, бурильные установки для закладки геодезических центров в грунт. Растущие объемы работ требовали новой техники. А она нередко из-за тяжелой ледовой обстановки не доходила до Тикси и оседала на Диксоне. Все эти трудности ощутил Григорий Сергеевич Михеев, бывший начальник Диксонской гидробазы, присланный к нам для укрепления руководства и сменивший Назарова.

Тикси, как и все построенные из дерева арктические поселки, часто горел. После пожара новенького двухэтажного общежития Тиксистроя, сопровождавшегося человеческими жертвами, начальник Главсевморпути А. А. Афанасьев запретил деревянное строительство в поселке. Гидробазе первой пришлось строить жилой дом из только осваиваемого здесь керамзита. Для полярников это было невиданное ранее чудо, ибо дом строился со всеми удобствами — водопроводом, водяным отоплением, канализацией, ванными. С приездом с Диксона инженера-строителя Анатолия Владимировича Кряжева, человека энергичного и деятельного настолько, что его приходилось порой сдерживать, строить и ремонтировать мы стали много и на полярных станциях.

И все-таки пожары нас преследовали. В сентябре 1963 года среди рабочего дня загорелось административное здание гидробазы. День был штормовой, через несколько минут весь второй этаж полыхал так, что никто не смог спуститься по лестнице, спасались через окна. Хотя пожарные прибыли сразу, отстоять с большим трудом удалось лишь первый этаж. В нем, основательно промоченном и пахнущем гарью, мы перезимовали.

Михеева на посту начальника гидробазы в 1964 году сменил

Владимир Илларионович Мыльцев. Он в Арктике работал с довоенной поры и все больше в Восточном секторе. По характеру был добр, уживчив, зря людей не дергал. Бед и прорех ему в наследство досталось немало. Но и наметившийся поворот к лучшему — тоже. Строилось трехэтажное керамзитовое совмещенное здание гидробазы и жилого дома, были выделены средства на строительство еще двух жилых домов в Тикси и многих объектов на полярных станциях. Мы уже въехали в новое трехэтажное здание, как среди зимы сгорел восьмиквартирный жилой дом. Шестьдесят восемь человек с малыми детьми остались на улице. А затем сгорело техническое здание на полярной станции Буор-Хая.

Ежегодно на навигацию к нам приезжала Морская гидрографическая экспедиция № 2 под руководством Павла Михайловича Романова, МГЭ № 1 под руководством Б. А. Вильнера работала в Западном сектора Арктики. Эти экспедиции выполняли громадные объемы промера в открытом море. Они готовились и завершались в Ленинграде. Гидробазам поручалось готовить для них флот, его снабжение и снаряжение. Дело это было большое и хлопотное, не всегда благодарное. И тем не менее участникам экспедиции Александру Соломоновичу Баскину, Виктору Ивановичу Григорьеву, Алексею Андреевичу Котюху, Михаилу Александровичу Мацу, Рему Федоровичу Федорову и другим в гидробазе, да и у меня в доме всегда были рады, ибо с их появлением начиналась короткая, но бурная арктическая навигация, ради которой мы и зимовали.

А сколько прекрасных людей — «сержантов гидрографии» помогало обеспечивать безопасность мореплавания и создавать карты в Тиксинской гидробазе! Начальник механических мастерских Василий Николаевич Рыбалов, обладатель золотых рук и неистощимой на технические выдумки головы. Даниил Никитич Хомутов, долго возглавлявший полярные станции, а потом ставший правой рукой начальника гидробазы по хозяйственным вопросам, имел недюжинные организаторские способности. Шоферы Яша Березовский и Толя Рогожников по первому требованию, днем и ночью, заводили вездеход или машину, ремонтировали их, не считаясь со временем. Начальник ацетмастерской Алексей Михайлович Свистов работал летом на судах, зимой на ледовом промере. Александра Павловна Косенкова в образцовом порядке содержала материалы изученности района.

Арктика же оставалась Арктикой. Новая техника не гарантировала от несчастных случаев, отсутствие гласности — тем более. Только в Ленинграде я узнал подробности гибели в

марте 1964 года возвращавшихся на вездеходе с ледового промера в проливе Малыгина архангельцев гидрографа Виктора Григорьевича Захарова и рабочего Петра Яковлевича Узкого. Они замерзли при тех же обстоятельствах, что случились с В. Я. Лескиненом в Маточкином Шаре в 1931 году. Сообщение об этом могло бы стать предостережением для других. Но из несчастных случаев на море и в Арктике сделали тайну.

Особенно тяжело пережил я гибель инженера-гидрографа Ивана Александровича Демидова. Новый 1966 год мы встретили вместе «на узлах». Я с семьей уезжал в Ленинград, Иван — на полярную станцию Сагыллах-Ары, куда надо было доставить на тракторе уголь.

— Так не хочется ехать, как никогда, — посетовал Демидов. Странно было это слышать от него, совершившего множество значительно более протяженных походов. Через неделю после приезда в Ленинград узнал о том, что на обратном пути трактор провалился под лед в заливе Неелова — И. А. Демидов и тракторист Петр Иванович Корсаков утонули. В тот день я в тридцать шесть лет впервые почувствовал сердце. Сказались арктические стрессы, тем более что печальные вести продолжали преследовать и в Ленинграде. Вскоре пришло известие, что у бывших соседей на востоке — в бухте Всадник почти при аналогичных обстоятельствах провалился под лед трактор Провиденской гидробазы, погибли механик Юрий Иванович Дворников, тракторист Борис Иванович Вишнев и рабочий Борисов. У соседей на западе — на полярной станции Остров Вилькицкого в эти же дни замерз радиоинженер Диксонской гидробазы Валерий Александрович Логачев. Привожу этот скорбный список затем, чтобы люди знали имена всех, кто заплатил жизнью за создание арктической карты не только в далеком прошлом, но и в наши дни. В последнее время о несчастных случаях регулярно сообщают средства массовой информации.

Почти со всеми тиксинскими гидрографами до сих пор поддерживаю переписку. Юрий Иосифович Беляев много лет работал советником по гидрометеорологии в ЮНЕСКО, теперь он один из руководителей Гидрометеослужбы страны. Генрих Степанович Можаровский — ведущий специалист Киевского НИИ водного транспорта. Вячеслав Михайлович Прохоров ведет большую работу по обеспечению безопасности плавания на реках Якутии. Борис Васильевич Терентьев, Владимир Иванович Костюнин помогали дружественным Афганистану, и Кубе, Юрий Хаимович Медведь и Борис Александрович Алексин продолжают исследовать арктические моря. Радист и электронавигатор «Инея»

Виталий Семенович Маслон двадцать лет возглавлял радиостанцию на атомоходе «Ленин», сейчас он профессиональный писатель. Алексей Андреевич Котюх преподаст в университете, а Орион Николаевич Малковский — в институте инженеров железнодорожного транспорта в Ленинграде. Знания и опыт составления арктической карты нужны и там.

Все что ни делается в Арктике для ее карты, в конечном счете проходит через Ленинград, где находится штаб гидрографии. Довелось поработать в нем и мне. Вернулся я сюда с большими планами. Собирался на работу гидрографическим советником ООН, но за четыре дня до вылета случился первый инфаркт. Затем приступы, неотложки, больницы, в промежутке работа в архивах, пока инсульт не приковал к постели окончательно.

На фотографии, сделанной в год моего возвращения в Ленинград, в группе старейших гидрографов помимо лиц, о которых уже рассказывалось, запечатлены руководители обработки полевых материалов Тамара Иосифовна Спевак и Нина Васильевна Сукачева, в молодости немало поработавшие в Арктике. С экспедиционниками Борисом Петровичем Громовичем, Гиршем Менделевичем Овсищером, Юлием Станиславовичем Сырокомским я не работал, но был знаком и мог бы много рассказать хорошего о них. Начальник планово-финансового отдела Константин Иванович Малышев не ставил автографов под картами, но какое громадное значение для судеб полярной гидрографии имели его экономические расчеты и выкладки!

А вот без подписи Кирилла Владимировича Бураковского, возглавлявшего тогда наш центральный ОТК — производственно-техническую инспекцию, не проходила ни одна новая полярная карта. Оба бывали у нас в Тикси и оказывали большую помощь своими советами. Бураковский второй год на пенсии, но на работу, говорят, ходит регулярно — не может без гидрографии, как и она без него. Когда возникает необходимость уточнить происхождение глубин или детали жизни какого-либо ветерана освоения Северного морского пути, обычно советуют: «А вы у Бураковского спросите». Он автор первого обзора гидрографических работ полярной гидрографии. За участие в составлении атласов Яны и Индигирки Бураковский в 1946 и 1948 годах был удостоен высшей научной награды Главсевморпути — премии Ю. М. Шокальского.

На фотографии нет начальника группы гидрографической и картографической изученности Леонида Александровича Борисова, под руководством которого я работал в Ленинграде. Он

гидрограф по специальности и практическому опыту, хотя кандидатскую диссертацию защитил по гидрологии, арктической карте и ее истории оставался верен до конца своей короткой жизни.

Не буду подробно рассказывать о сослуживцах по Ленинграду Владимире Ивановиче Карпенко, Алексее Михайловиче Матиясевиче, Олеге Федоровиче Михееве, Надежде Федоровне Гусевой, хотя они много сделали для гидрографии — с ними в Арктике я не работал, но без их доброты и участия не написать бы эту книгу. Точно так же, как без помощи многих других полярников, моряков, летчиков, геологов, ученых, с которыми познакомила меня арктическая карта.

Работа же в Арктике продолжается. Современные суда и ледоколы, новые приемы их вождения требуют совершенствования и методов по обеспечению безаварийности плавания по Северному морскому пути. У нынешних гидрографов своя жизнь, свои заботы. Но пусть автографы на старых арктических картах напомнят, с каким трудом создавались эти карты, какой дорогой ценой добывался опыт безопасного мореплавания в суровых северных морях.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Принятые в приложениях сокращения

Ведомственная принадлежность: ВСЭ — Великая Северная экспедиция, ГГУ — Главное гидрографическое управление, ГП ММФ — Гидрографическое предприятие Министерства морского флота СССР, ГУ ВМС — Гидрографическое управление Военно-Морских Сил. ГУ ВМФ — Гидрографическое управление Военно-Морского Флота, ГУ ГУСМП — Гидрографическое управление Главсевмор-пути, ГУСМП — Главное управление Северного морского пути (Главсевморпути), ГУНИО — Главное управление навигации- и океанографии, КФШ — корпус флотских штурманов, г/э СЛО — Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, РПЭ— Русская полярная экспедиция Академии наук на яхте «Заря» 1900–1903 годов.

Географические названия. Архипелаги: ЗФИ — Земля Франца-Иосифа, НЗ — Новая Земля, СЗ — Северная Земля, НС — Новосибирские острова; моря: Барм — Баренцево, Берм — Беряягово, ВСм — Восточно-Сибирское, Км — Карское, мЛ — Лаптевых, Чм — Чукотское; полуострова: Т — Таймырский, Ч — Чукотский, К — Кольский.

Номенклатурные термины: б. — бухта, г. — гора, гб. — губа, з. — залив, лед. — ледник, м. — мыс, о. — остров, о-ва — острова, оз. — озеро, п-в — полуостров, пр. — пролив, р. — река.

Корабельные характеристики: г/с — гидрографическое судно, п/м — парусно-моторный, вд. — водоизмещение, в/в — валовая вместимость, д — дедвейт, или чистая грузоподъемность.

Создатели карты Русской Арктики, чьи имена увековечены в ее названиях

После фамилии, имени, отчества и дат жизни приводится основная специальность. Ведомственная принадлежность моряков условно отмечена понятиями: морской — для строевых чинов Военно-Морского ведомства дореволюционной России, военный — для специалистов военной гидрографии (ГГУ, ГУ ВМС, ныне ГУНИО), полярный — для специалистов Главсевморпути и полярной гидрографии (ГУ ГУСМП, ныне ГП ММФ) и другими сокращениями корпуса флотских штурманов или экспедиций.

Затем через тире перечислены в сокращении номенклатурные термины географических объектов, названных в честь этого человека. Если название отличается от обычной формы в родительном падеже, то оно приводится полностью. Например, «б. Витольда», названная в честь Витольда Ивановича Авгевича.

После каждого географического объекта в скобках указано в сокращенном виде его местонахождение и дата присвоения названия.

Авгевич Витольд Иванович (1907–1965), пол. топограф — б. Витольда (Км, 1933).

Алексеев (Саркан) Николай Николаевич (1900–1969), пол. гидрограф — б. (Км, 1969).

Альбанов Валериан Иванович (1881–1919), штурман — м. (ЗФИ,1929), о. (Км., 1962), лед. (СЗ, 1953).

Амундсен Руал (1872–1928), норвежский путешественник — м. (мЛ, 1937).

Андреев Константин Петрович (1853—?), гидрограф ГГУ — м. (Км, 1901).

Андреев Николай Павлович (1850–1906), врач ГГУ — м. (НЗ,1889), гб. (К, 1888). Андреев Степан (XVIII в.), сержант геодезии — о. (ВСм, 1912).

Андронов Владимир Васильевич (1911–1941), пол. гидрограф — б. (ЗФИ, 1963).

Анжу Петр Федорович (1796–1869), мор. офицер — м. (НС, 1821), о-ва, п-в (НС, 1886).

Антиповский Александр Федорович (1928–1984), пол. гидрограф-» м. (ВСм, 1984).

Антонов Семен Платонович (1909–1954), пол. капитан — б. Капитана Антонова (ЗФИ, 1963).

Ануфриев Иван Петрович (1868–1937), капитан — б., р. (НЗ, 1924).

Анцев Дмитрий Рейнгольдович (1883–1919), гидрограф г/э СЛО — м. (СЗ, ок. 1928).

Аристов Иван Гаврилович (1913–1972), пол. гидрограф — б. (Т, 1973).

Астафьев Владимир Петрович (1860–1890), офицер КФШ — м, (НЗ, 1889).

Ахматов Виктор Викторович (1875–1934), гидрограф-геодезист-» м. Ахматова (Юшкова) (НЗ, 1924), з. (СЗ).

Баклунд Оскар Андреевич (1846–1916), астроном — г. (НЗ, 1913), о-ва (Км, 1901), п-в, б., м. (Км, 1940).

Баклунд Олег Оскарович (1878–1958), геолог — о-ва (Км, ок. 1920).

Балк Николай Алексеевич (1853—?), мор. офицер — о. (Берм, 1881).

Баренц Биллем (1550–1597), голландский мореплаватель — о-ва (НЗ, 1823), м. (ЗФИ, 1879), Барм (1853).

Башмаков Павел Иванович (1890–1942), гидрограф — пр. (ЗФИ, 1963).

Бегичев Никифор Алексеевич (1874–1927), боцман, промышленник — оз. (Т, 1951), о. Большой Бегичев (мЛ, ок. 1912), о. Малый Бегичев (мЛ, 1933), о. Бегичевская Коса (Км, 1932).

Беклемишев Николай Николаевич (1857–1917), мор. офицер — г. (Барм, 1881).

Белобородое Сидор Клнментьевич (1696 —ок. 1742), матрос ВСЭ — м. (Км, 1965).

Белобров Андрей Павлович (1894–1983), гидрограф, профессор — пр. (Км, 1984).

Бельков Николай Семенович (XVIII–XIX вв.), промышленник — о. Бельковский (мЛ, ок. 1820).

Бердников Николай Васильевич (1901–1940), пол, капитан — м, (ЗФИ, 1963).

Бердовский Александр Павлович (1904–1956), зам. нач. ГУ ГУСМП — м. (ЗФИ, 1956).

Бережных Илья Автономович (1800–1839), офицер КФШ — м. (мЛ, 1822).

Беринг Витус Ионссен (1681–1741), нач. ВСЭ — Берингов пр. (1784), Берм (1818).

Берри Боберт Маллори (1846–1929), американский моряк — гора (о. Врангеля, 1881).

Биллингс Джозеф (1761–1806), нач. экспедиции — м. (ВСм, 1823).

Богатырев Афанасий Данилович (1872–1952), ленский капитан — отмель (мЛ, 1920).

Борисов Александр Алексеевич (1866–1934), художник — п-в (НЗ, 1973).

Боровиков Григорий Никитич (1890–1951), нач. ГУ ГУСМП — м, (ЗФИ, 1963).

Боткин Александр Сергеевич (1866—?), воен. гидрограф — м. (Км, 1895).

Брейтфус Леонид Львович (1864–1950), зав. метеочастью ГГУ — м. (ЗФИ, 1914).

Бровцын Павел Алексеевич (1874–1937), воен. гидрограф — о. (Барм, 1902).

Брусилов Георгий Львович (1884–1914), воен. гидрограф— ледниковый купол (ЗФИ, ок. 1956).

Бруснев Михаил Иванович (1866–1937), инженер-технолог — о. (мЛ, 1903).

Бубнов Федор Андреевич (1809–1888), мор. офицер — пр. (НЗ, 1833).

Бунге Александр Александрович (1851–1930), врач, зоолог — лед. (НЗ, 1913), п-в (Км, 1901), о. (мЛ, 1886).

Бухтеев Афанасий Михайлович (1862—?), пом. нач. ГГУ — м. (СЗ, ок. 1928).

Бэр Карл Максимович (1792–1876), естествоиспытатель — м. (НЗ), м. (ЗФИ, 1874), о. (Км, 1843), горы (Т, 1900).

Бялокоз Евгений Людвигович (1861–1919), воен. гидрограф — о. (Барм, 1902), пр. (Км, 1964).

Бялыницкий-Бируля Алексей Андреевич (1864–1937), зоолог — з. Бирули (Т, 1901).

Вагин Меркурий (ум. в 1712), якутский казак — м. (НС, ок. 1909), п-в Меркушина Стрелка (ВСм, XVIII в.).

Вальтер Герман Эдуардович (1864–1902), врач РПЭ — з. (Т, 1901), м. Вальтера (Могильный) (НС, 1901).

Варнек Александр Иванович (1858–1930), воен. гидрограф — м. (НЗ, 1901), м. (НЗ, 1913), б. (Барм. 1902).

Васильев Василий Гаврилович (1905–1970), пол. астроном — лагуна (Т, 1972).

Васильев Виктор Константинович (1889–1967), пол. гидрограф — м. (Км, 1972).

Вебер Эрнст Федорович, астроном — утес (Ч, 1909).

Вепрев Иван Елисеевич (1802—?), офицер КФШ — о. (НЗ, 1833).

Вертинский Александр Михайлович (1887–1942), воен. гидрограф — лед. (НЗ, 1921).

Визе Владимир Юльевич (1886–1954), гидролог, историк — б.

(НЗ, 1921), б. (НЗ, 1925), лед. (НЗ, 1913), лед. (ЗФИ, 1963), м. (ЗФИ, 1955), м. (ЗФИ, 1913), м. (СЗ, ок. 1928), о. (Км, 1930).

Вилькицкий Андрей Ипполитович (1858–1913), воен. гидрограф, нач. ГГУ — з., лед. (НЗ, 1910), м. (НЗ, 1913), о. (ВСм, 1914), о-ва (Км, 1901).

Вилькицкий Борис Андреевич (1885–1961), воен. гидрограф — о-ва (мЛ, 1919), пр. (между Км и мЛ, после 1917).

Витков Александр Аркадьевич (1868—?), воен. гидрограф — м. (Км, 1896).

Витрам Федор Федорович (1854–1914), ученый астроном-геодезист — м. (Т, 1900).

Виттенбург Павел Владимирович (1884–1968), геолог — м. (ЗФИ, 30-е годы XX в.).

Вишневский Викентий Карлович (1781–1855), астроном, академик — м. (НЗ, 1833).

Войцеховский Георгий Анастасьевич (1900–1942), пол. геодезист — лед. (СЗ, ок. 1951).

Воллосович Константин Адамович (1869–1919), геолог — м. (ок. 1928), о. (СЗ. 1951).

Воробьев Всеволод Иванович (1898–1984), пол., воен. гидрограф — пр. (Км, 1984).

Воронцов Иван Яковлевич (1909–1958), пол. топограф — п-в (1934), м. (Км, 1965).

Врангель Фердинанд Петрович (1796–1870), мор. офицер — о. (НЗ, 1822), о. (между ВСм и Чм, 1867).

Вылка Илья (Тыко) Константинович (1884–1961), ненецкий художник — лед. (НЗ, 1910), б. Ильи Вылки (НЗ, 1933).

Гаврилин П. П. (XX в.), пол. топограф — о. (Км, 1933),

Гаврилов Александр Александрович (1869—?), мор. офинер — з. (НЗ, 1896).

Галанин Константин Семенович (1905–1941), нач. ГУ ГУСМП, зам. нач. ГУ ВМС — м. (ЗФИ, 1963).

Галл Роберт (Роман Романович) (1761–1844), мор. офицер — м. (НЗ, 1833).

Гаудис Александр Иванович (1916–1959), пол. гидрограф и гидролог — лед. (ЗФИ, 1963).

Гвоздев Михаил Спиридонович (XVIII в.), геодезист — о-ва Диомида (Гвоздева) (Берингов пр., 1791).

Геденштром Матиас (Матвей) Матвеевич (1783–1845), нач. экспедиции — г. (1886), з„р. (НС, ок. 1822).

Герберштейн Сигизмунд (1486–1566), австрийский посол и географ — о. (Км, 1901).

Глазенап Богдан (Готлиб) Александрович (1811–1892), мор. офицер — б. (Берм, 1828).

Голанд Самуил Моисеевич (1924–1969), пол. гидрограф — м. (Км, 1972).

Голенищев-Кутузов Логгин Иванович (1769–1845), мор. офицер, картограф — м. Кутузова (НЗ, 1833).

Горбацкий Герасим Васильевич (1896—?), геолог — плато (НЗ, 1933).

Городков Борис Николаевич (1890–1953), геоботаник, географ — м. (ЗФИ, ок. 1954).

Грдина Ю. В., магнитолог — м. (Км, 1920).

Громов Леонид Васильевич (род. в 1905), геолог — г. (о. Врангеля, ок. 1952).

Гущин Павел Антонович (1910–1987), пол. гидрограф — пр. (дельта р. Лены, 1987).

Давыдов Борис Владимирович (1884–1925), воен. гидрограф — б. (Км, 1939), м. (СЗ, ок. 1928), б. (Чм, 1928).

Дауркин Николай Иванович (XVIII в.), чукотский картограф, переводчик — п-в (Ч, 1973).

Де-Лонг Джордж Вашингтон (1844–1881), американский исследователь Арктики — з. (ЗФИ, 1895), о-ва, г. (НС, 1901).

Демидов Дмитрии Алексеевич (1800—?), мор. офицер — о-ва (НЗ, 1833).

Демидов Флор Парфеевич (1896—?), пол. капитан — м. (Км, 1964).

Демин Леонид Александрович (1897–1973), воен. гидрограф — б. (Ч, 1932).

Деплоранский Николай Михайлович (1858–1905), воен. гидрограф — камни, м. (К, 1889), м. (НЗ, 1889).

Джексон Фредерик Георг (1860–1938), нач. английской экспедиции— ледниковый купол (ЗФИ, 1956), о. (ЗФИ, 1895), о. (Барм, 1903).

Дмитриев Всеволод Николаевич (1907–1980), воен. гидрограф — м. (Чм, 1982).

Добкин Иннокентий Яковлевич (1914–1954), пол. геодезист — м. (ЗФИ, 1956).

Добротворский Леонид Федорович (1856–1915), мор. офицер — м. (Км, 1900).

Долгушин Иван Алексеевич (1926–1975), пол. гидрограф — м. (Км, 1976).

Дриженко Федор Кириллович (1858–1922), воен. гидрограф-геодезист — м. (НЗ, 1913).

Дубовской Борис Владимирович (1912–1978), геодезист — п-в Борисовский (Т, 1952), м. (Т, 1978).

Дьяконов Владимир Владимирович (1873–1905), воен. гидрограф — м. (Барм, 1902).

Евгенов Николай Иванович (1888–1964), воен. и пол. гндрограф-геодезист — б. (НЗ, 1925), м„пр. (СЗ, 1965).

Екатеринин Борис Михайлович (1912–1954), пол. гидрограф — м. (ЗФИ, 1956).

Еленевский Дмитрий Николаевич (род. в 1905), пол. топограф — пр. (Км, 1934).

Ермолаев Михаил Михайлович (род. в 1905), геолог, профессор — НЗ: г. (1930), м. (1933), б. (1934).

Жаров Сергей Валентинович (1911–1952), астроном — м. (Км, 1965).

Жданко Михаил Ефимович (1855–1921), воен. гидрограф — м. (НЗ, 1924).

Жонголович Иван Данилович (1892–1981), астроном, геодезист, гравиметрист — о., о-ва (НЗ, 20-е годы XX в.).

Жохов Алексей Николаевич (1885–1915), офицер г/э СЛО — о. (НС, 1926), оз. Лейтенанта Жохова (Т, 1976).

Зайцев Павел Иванович (1912–1954), воен. гидрограф — м. (НЗ, 1955).

Зеберг Фридрих Георгиевич (1872–1902), астроном РПЭ — з. (Т, 1901), лед. (НС, 1903).

Зейн Абрагам Вангой (1850–1919), помощник инженера в американской экспедиции Р. Берри — м. Занес (о. Врангеля, 1881).

Зубов Николай Николаевич (1885–1960), океанолог, профессор — м. (НЗ, 1912).

Иванов Иван Никифорович (1784–1847), офицер КФШ — м. (Км, о. Белый, 1828).

Иванов Константин Васильевич (1862–1907), мор. офицер — и. (Т, 1900).

Иванов Петр Филиппович (1841—?), воен. гидрограф — камни, м. (НЗ, 1889).

Иванчин-Писарев Алексей Михайлович (1802–1847), мор. офицер— м. Писарева (НЗ, 1833).

Илаев Хаджи Ахмедович (1908–1947), пол. гидрограф — б. (ЗФИ, 1953).

Иоганнесен Эдвард Гольм (1844–1901), норвежский капитан-зверобой — м. (НЗ, 1870), м. Эдвард (НЗ, 1871), ручей (Км, о. Уединения, 1956).

Исполатов Николаи Петрович (1891—?), гидрограф — протока (дельта р. Лены, 1920).

Казаков Иван Филиппович (1793–1832), офицер КФШ — пр. (НЗ, 1925), р. (НЗ, 1833).

Казаринов Валериан Захарович (1840–1886), офицер КФШ — о. (НЗ, 1870).

Калин Владимир Яковлевич (1912–1950), пол. гидрограф — м. (ЗФИ, 1956).

Калиткин Иван Михайлович (1908–1988), пол. гидрограф — о. (НЗ, 1936).

Карандашев Серафим Григорьевич (1906–1919), пол. астроиом-геодезист — м. (ЗФИ, 1963).

Карлсен Эллин (1819–1900), норвежский капитан-промышлсннпк— м. (НЗ, 1872).

Карчевский Бронислав Каэтоновнч (1899–1958), пол. капитан — пр. (ЗФИ, 1963).

Кастерин Анатолии Васильевич (род. в 1905), пол. топограф — о. (Км, 1933).

Киреев Иван Алексеевич (1888–1958), пол. гидрограф — м. (НЗ, 1936).

Киселев Петр Семенович (1696 —ок. 1742), матрос ВСЭ — м. (Км, 1964).

Кожевин Иван Ефимович (XVIII–XIX вв.), землемер — м. (НС, 1809).

Кожевников Михаил Яковлевич (1870–1942), воен. топограф — б, (мЛ, 1924), утес (Ч, 1909;.

Козлянинов Леонид Лаврович (1867–1911), воен. гидрограф — о. (Барм, 1902).

Козобин Алексей Васильевич (1804—?), офицер КФШ— о. Казоби-на (НЗ, 1833).

Козьмин Прокопий Тарасович (1795–1851), офицер КФШ — м. (Ч, 1823).

Колесников Георгий Прокофьевич (1908–1942), пол. гидрограф — м. (Км, 1964).

Колодиев Николай Яковлевич (1909–1940), пол. гидрограф — б. (ЗФИ, 1963).

Коломейцев Николай Николаевич (1867 — ок. 1918), мор. офицер — Км: б. (1900), г. (1972), о-ва (1939), р. (1901), пр. (1967).

Колосов Василий Васильевич (1898–1939), воен. геодезист — о. (НЗ, 1929).

Корсаков Николай Федорович (1809–1867), мор. офицер — м. (НЗ, 1833).

Корчажинский Иван Иванович (1907–1949), пол. гидрограф — м. (ЗФИ, 1963).

Котельников Александр Григорьевич (ум. в 1829), мор. офицер — о. (НЗ, 1833).

Кравков Сергей Николаевич (1894–1942), пол. гидрограф — о. (Км, 1933).

Крапивин Николай Михайлович (1800—?), офицер КФШ — о-

ва (НЗ, 1832).

Красовский Феодосий Николаевич (1878–1948), ученый-геодезист — м. (ЗФИ, ок. 1955).

Кротов Василий Андреевич (1803–1832), мор. офицер — б. (после 1937), р. Бол. Кротова и р. Мал. Кротова (1833), пр. (НЗ, 1925).

Крузенштерн Иван (Адам) Федорович (1770–1846), — мореплаватель, ученый — г. (НЗ, 1822), гб. (Км, 1827).

Крузенштерн Павел Павлович (1834–1871), мор. офицер — о-ва (Км, 1901).

Крутов Григорий Степанович (1906–1964), пол. гидрограф — м. (Км, 1964).

Курников Иван Дмитриевич (1913–1950), пол. гидрограф — б. (ЗФИ, 1963).

Лавров Алексей Модестович (1887–1942), воен. гидрограф — пр. (ЗФИ, ок. 1955), м. (Т. 1937), м. (СЗ, ок. 1928), о. (СЗ, ок. 1947).

Лавров Борис Васильевич (1886–1942), руководитель Комсеверо-пути — б. (Т, 1973).

Лавров Михаил Андреянович (1799–1882), мор. офицер — м. (НЗ, 1821).

Лакдин Иван Алексеевич (1895–1937), нач. экспедиции — пр. (Км, 1933).

Лаппо Сергей Дмитриевич (1895–1972), пол. гидрограф, океанолог — м. (мЛ, 1980), п-в (Т, 1973).

Лаптев Дмитрий Яковлевич- (1701–1767), офицер ВСЭ — м. (Км, 1878), пр. Дмитрия Лаптева (между мЛ и ВСм, 1906), м. (ВСм, XX в.), море (1913).

Лаптев Харитон Прокофьевич (1700–1763), офицер ВСЭ — м. (Км, 1878), м. Харитона Лаптева (мЛ, 1919), море (1913).

Ласиниус Питер (ок. 1700–1735), офицер ВСЭ — м. (Т, 1919), п-в (Т, ок. 1943).

Латкин Дермидонт Деевич (1928–1980), пол. гидролог — м. (ЗФИ, 1981).

Лебединский Николай Аркадьевич (1911–1940), пол. топограф — м. (НС, 1942).

Лейкин Борис Израилевич (1914–1978), пол. гидрограф — о. (мЛ, 1978).

Лемяков Николай Федорович (1857–1918), офицер КФШ — о. Белужий (Лемякова), (НЗ, 1889).

Леонтьев Иван (XVIII в.), прапорщик геодезии — о. (ВСм, 1912).

Лескинен Вильям Янович (1895–1975), пол. гидрограф — о. (Км, 1964).

Лилье Владимир Александрович (1855–1925), мор. офицер — м. (НЗ, 1896).

Ли-Смит Бенджамен (1828–1913), шотландский яхтсмен — о. (ЗФИ, 1899), пр. (ЗФИ, 1897).

Литке Федор Петрович (1797–1882), мореплаватель, ученый, мор. офицер — банка (Белое море, 1821), о. (ЗФИ, 1874), м. (Барм, 1894), горы, з. (НЗ, 1833), м„п-в (НЗ, 1913), о. (Км, 1827), о-ва (Км, 1901), банка (Ч, 1961), м„гавань (Ч, 1855).

Ловцов Игорь Сергеевич (1918–1947), пол. гидрограф — м. (ЗФИ, 1963), о. (Км, 1966).

Ломоносов Михаил Васильевич (1711–1765), великий русский ученый — хребет (НЗ, 1913), подводный хребет (СЛО, 1948).

Лосев Алексей Николаевич (1874—?), воен. гидрограф, редактор карт — м. (Км, 1906).

Лысенко Василий Акимович (1895–1938), воен. гидрограф — банка (Берм, ок. 1933).

Лысов Иван (XVIII в.), прапорщик геодезии — о. (ВСм, 1912).

Ляхов Иван (XVIII в.), якутский промышленник — Ляховские о-ва, о. Бол. Ляховский, о. Мал. Ляховский (НС).

Макаров Степан Осипович (1848–1904), ученый, флотоводец — м. (НЗ, 1901), м. (НЗ, 1913), лед. Макарова-Жерве (НЗ, 1908), з. (ЗФИ, ок. 1930), о. (Км, 1901), з. (СЗ, ок. 1950).

Македонский Александр Петрович (1916–1973), пол. гидрограф-» м. (СЗ, 1973).

Максимов Георгий Сергеевич (1876–1955), гидрограф-геодезист, профессор — м. Георгия Максимова (ЗФИ, 1956).

Маласай Виталий Павлович (1913–1942), пол. гидрограф — м. (ЗФИ, 1963).

Малыгин Степан Гаврилович (ум. в 1761), офицер ВСЭ — м, (Км, 1896), пр. (Км, 1878).

Малышев Иван Иванович (1909–1981), воен. гидрограф — м. Ивана Малышева (НЗ, 1958).

Мальцев Николай Петрович (1912–1966), пол. гидрограф — м., пр. (Км, 1966).

Марышев Алексей Васильевич (1906–1976), пол. капитан — м. (Км, 1976).

Матисен Федор Андреевич (1872–1921), офицер РПЭ, гидрограф — м. (Км, 1967), пр. (Км, 1901).

Матусевич Николай Николаевич (1879–1950), воен. гидрограф, профессор — б. (НЗ, 1950), п-в (НЗ, 1921), з. (ЗФИ, 50-е годы XX в.), фьорд (СЗ, ок. 1928).

Матюшкин Федор Федорович (1799–1872), мор. офицер — м. (ВСм, 1821), г. (о. Врангеля, XX в.).

Миддендорф Александр Федорович (1815–1894), академик,

путешественник — м. (НЗ, 1870), лед. (ЗФИ, 1874), з. (Км, 1900), м. (Т. 1878).

Минеев Ареф Иванович (1900–1973), начальник о. Врангеля — горы (о. Врангеля, 1940).

Минин Федор Алексеевич (1708 —ок. 1765), штурман ВСЭ — Км: м. (1894), м. (1878), б. (1937), з. (1900), п-в (1900), пр. (ок. 1920), ручей (XX в.), шхеры (1900), о-ва Мининские (1909).

Михайлов Константин Иванович (1859–1921), нач. ГГУ — о-ва (Бармин, 1902), м. (Км, 1901), п-в (Км, 1931).

Михеев Григорий Сергеевич (1913–1988), пол. гидрограф — пр. (Км, 1988).

Моисеев Степан Андреевич (1812–1890), офицер КФШ — горы (НЗ, 1925), м. (НЗ, 1839), м. (НЗ, 1886), о. (Км, 1901).

Мордовии Константин Павлович (1870–1915), воен. гидрограф — о. (Бармин, 1902), м. (Км, 1895), м. (СЗ, ок. 1928), сопка (Км).

Морозов Николай Васильевич (1862–1925), воен. штурман, гидрограф — м. (К, 1899), м. (НЗ, 1896), пр. (Км, 1933), о. (Км, 1902), м. (Км, 1962), м. (СЗ, ок. 1928).

Мосин Иван Александрович (ум. в 1967), инженер аэросъемочных экспедиций — м. (Км, 1976).

Назимов Иван Иванович (1866—?), мор. офицер — б. (НЗ, 1896).

Нансен Фритьоф (1861–1930), норвежский океанолог и путешественник — г. (НЗ, 1909), лед. (НЗ, 1925), м. (ЗФИ, 1895), о. (ЗФИ, 1896), г. Нансепа (Кельха) (Км, 1919), о. (Км, 1900), плато (Т, 1919).

Напалков Петр Яковлевич (1874–1940), воен. и пол. топограф — селение (Км, 1929).

Неелов Александр Иванович (1868–1918), воен. гидрограф — э. (мЛ, 1920).

Нелидов Василий Степанович (XIX в.), мор. офицер — о. (НЗ, 1833).

Неупокоев Константин Константинович (1884–1924), воен. гидрограф— з. (НЗ, 1925), банка, о. (Км, 1930), лагуна (СЗ, ок. 1950), м. (СЗ, ок. 1925), б. (мЛ, 1914).

Никитин Владимир Михаилович (1903–1988), воен. гидрограф — б. (НЗ, 1930).

Николаев Петр Семенович (1896–1960), геолог — р. (о. Бол. Бегичев, 1983).

Новосильский Андрей Павлович (1837–1881), мор. офицер — м. Новосильского (Кригуйгун) (Ч, 1876).

Новосильцев Алексей Николаевич (1878–1904), воен. гидрограф — о. (Бармин, 1902).

Нольде Борис Александрович (1885 — после 1918), офицер г/э СЛО — гб. (ВСм, 1911).

Норденшельд Нильс Адольф Эрик (1832–1901), шведский исследователь Арктики — з. (НЗ, 1870), лед. (НЗ, 1910), м. (НЗ, 1925), з. (ЗФИ, 1895), архипелаг (Км, 1893), м. (Км, 1972), о-ва (Км).

Обручев Сергей Владимирович (1891–1965), ученый-геолог — и. (НЗ, 1933).

Овцын Дмитрий Леонтьевич (ок. 1705 —после 1757), офицер ВСЭ— пр. (Км, 1895).

Оглоблин Василий Алексеевич (1909–1966), пол. гидрограф — м. (1967), коса Оглоблинская (мЛ, 1973).

Орлов Дмитрий Иванович (1806–1859), офицер КФШ — м. (Берм, 1828).

Орловский Петр Владимирович (1900–1948), нач. ГУ ГУСМП — м. (ЗФИ, 1963).

Остроумов Алексей Алексеевич (1909–1980), пол. гидрограф — банка (Км, 1980).

Павлов Александр Сергеевич (XIX в.), воен. штурман — м. (Ч, 1881).

Павлов Владимир Васильевич (1899–1944), пол. капитан — о. (Км, 1962).

Павлов Михаил Алексеевич (1884–1942), геолог — горы, м., лед. (НЗ, 1913), оз. (ЗФИ, 1963).

Пайер Юлиус (1841–1915), нач. австрийской экспедиции — лед. (1895), о. (ЗФИ, 1904).

Паренаго Василий Степанович (1712—?), офицер ВСЭ — м. (Км. 1964).

Пахтусов Петр Кузьмич (1800–1835), офицер КФШ — з. (НЗ, ок. 1930), о. (НЗ, 1910), о-ва (НЗ, 1934), пр. (НЗ, 1913), о., о-ва (Км, 1901).

Перкис Лазарь Исаевич (1920–1984), инженер аэросъемочных экспедиций — м. (Км, 1984).

Печорин Николай Иванович (1902–1958), пол. топограф — б. (мЛ, 1973).

Пинегин Николай Васильевич (1883–1940), пол. исследователь, писатель, художник — м., лед., о. (НЗ, 1913), м. (ЗФИ, ок. 1955).

Плеханов Сильверст Иванович (1894–1971) воен. гидрограф — о-ва (НЗ, 1930).

Полисадов Петр Андреевич (1889–1952), капитан — б., лед. (НЗ, 1925).

Пономаренко Виталий Иванович (1924–1970), пол. гидрограф — м. (Км, 1972).

Поспеев Алексей Михайлович (ум. в 1940), пол. топограф — м. (Т, 1933).

Приемышев Иван Алексеевич (1911–1943), пол. гидрограф — б. (Км, 1964).

Прончищев Василий Васильевич (1702–1736), офицер ВСЭ — берег (1913), кряж (1893), р., м. (мЛ, 1919).

Прохоров Яков Гаврилович (ок. 1880–1947), воен. гидрограф — банка (Км, 1924).

Пустовалов Иван Федорович (1904–1984), геолог — б. (НЗ, 1933).

Пушкарев Алексей (XVIII в.), прапорщик геодезии — о. (ВСм, 1912).

Пшеницын Петр (XIX в.), геодезист — б. (1951), лагуна (1937), р. (НС, 1906).

Раввич Мендель Гиршевич (1912–1978), геолог — п-в (Т, ок. 1980).

Рагозин Николай Маркович (1802–1870), офицер КФШ — о. (1833), о-ва (НЗ, 1902), м. (Км, 1827).

Радзеевский Виктор Александрович (1910–1944), пол. капитан, гидрограф — м. (ЗФИ, 1963), пр. (Км, 1970).

Ратманов Иван Алексеевич (1793–1842), мор. офицер — гавань (Ч, 1828).

Ратманов Макар Иванович (1772–1833), мор. офицер — м, (НЗ, 1833), о. (Берингов пр., 1816).

Рахманин Федот Ипполитович (1731—?), мезенский кормщик — м. (НЗ, 1927).

Рейиеке Михаил Францевич (1801–1859), мор. офицер, директор Гидрографического департамента — з., о-ва (НЗ, 1833).

Рогачев Григорий Степанович (1814—?), офицер КФШ — з., р. (НЗ, 1839), п-в (НЗ, ок. 1934).

Рождественский Алексей Николаевич (1891—ок. 1935), воен. гидрограф — лед. (НЗ, 1921).

Розе Николай Владимирович (1890–1942), нач. г/э СЛО — лед. (НЗ, 1921), о. (НЗ, ок. 1929), м. (ЗФИ, ок. 1930).

Розмыслов Федор (ум. в 1771), штурман — долина (НЗ, 1925), о. (Км, 1893).

Романов Александр Андреевич (1902–1942), биолог, охотовед — м. (мЛ. 1976).

Русанов Владимир Александрович (1875–1913), геолог, путешественник — б. (НЗ, 1927), г., долина, пик, з. (НЗ, 1925), пр. (НЗ, ок. 1930), п-в (НЗ, 1927), м. (ЗФИ, ок. 1955), м. (Км, 1957), лед. (СЗ, 1953).

Рыбин Георгий Николаевич (1901–1974), воен. гидрограф — р. Ры-бин-Яха (Км, 1923).

Самойлович Рудольф Лазаревич (1881–1940), ученый-геолог — б. Самоиловича (Открытая) (НЗ, 1925), ледниковый купол (ЗФИ, 1963), пр. (ЗФИ, 1930), о. Самоиловича (Длинный) (СЗ, 1930).

Санников Яков (XIX в.), якутский промышленник — г. Санникова-Тага (XIX в.), пр. (1909), р. (НС, 1811).

Сапожников Василий Васильевич (1861–1924), ботаник, профессор— м. (Км, 1919).

Сарычев Гавриил Андреевич (1763–1831), генерал-гидрограф — г. (НЗ, 1821).

Свердруп Харальд Ульрик (1888–1957), норвежский ученый — скала (мЛ, 1919).

Свицин Александр Александрович (XX в.), горный инженер — о. (НЗ, 1924).

Седов Георгий Яковлевич (1877–1914), гидрограф, путешественник — б., о.(Барм, 1902), з. (НЗ, ок. 1918), з. (НЗ, 1925), пик (НЗ, 1925), лед. (ЗФИ. ок. 1955), м. (ЗФИ, 1913), б. (Км, 1939).

Селиверстов Александр Петрович (1796—?), офицер КФШ — м. (НЗ, 1833).

Сенин Василий Николаевич (1910 — ок. 1960), пол. гидрограф — м. (Км, 1964).

Сергеев Борис Васильевич (1935–1974), пол. капитан — р. (мЛ, 1976).

Сергеев Иван Семенович (1863–1919), воен. гидрограф — п-в (о. Вайгач, 1902), м. (ВСм, 1912).

Сергеев Михаил Михайлович (1891–1977), зам. нач. экспедиции ГВФ — б. (Км, 1965), о. Пологий-Сергеева (Км, 1933).

Сибиряков Александр Михайлович (1849–1933), золотопромышленник — о. (Км, 1876).

Сидоров Константин Ефимович (1862–1933), воен. гидрограф — коса (Км, 1974), о. (Км, 1932).

Сидоров Михаил Константинович (1823–1887), золотопромышленник — о. (НЗ, XIX в.). пр. (ЗФИ, ок. 1955), м. (Км, 1900).

Скворцов Сергей Иванович (1906–1953), пол. гидрограф — б. (ЗФИ, 1963).

Скуратов Алексей (XVIII в.), офицер ВСЭ — м. (Км, ок. 1895).

Смирницкий Яков Константинович (1907–1940), пол. гидрограф — б. Якова Смирницкого (НС, 1942).

Софронов Степан Елисеевич (1755—?), штурман — гб. (НЗ, 1822).

Старокадомский Леонид Михайлович (1875–1962), врач г/э СЛО — о. (СЗ, 1914).

Стерлегов Дмитрий Васильевич (1707–1757), офицер ВСЭ — Км: м. (1851), м. (1919), пр. (1965).

Стрельцов Александр Борисович (1909–1960), пол. капитан— пр. (ЗФИ, 1963).

Стрельчени Мстислав Михайлович (1898–1940), пол. топограф — п-в, оз. (НЗ, 1935).

Студницкий Ипполит Владимирович (1857—?), воен. гидрограф — м. (113, 1889).

Сулаков Георгий Федорович (1907–1942), пол. капитан — м. (ЗФИ, 1963).

Суслов Иннокентий Михайлович (1893–1972), зам. нач. ГУ ГУСМП, географ, этнограф — п-в (мЛ, 1973).

Сухоцкий Владимир Иосифович (1904–1969), нач. ГУ ГУСМП — пр. (Км, 1969).

Теологов Анатолий Васильевич (1902–1977), пол. геодезист — м. (мЛ, 1951).

Тизенгаузен Эммануил Павлович (1872–1940), топограф — м. (НЗ, 1911).

Тилло Алексей Андреевич (1839–1899), ученый-картограф — о. (ЗФИ, ок. 1955), о-ва (Км, 1893), м. (Т. 1901).

Тобисен Сиверт Христиан (1821–1873), норвежский капитаи-про-мыщленннк — г. (НЗ, ок. 1874).

Толль Эдуард Васильевич (1858–1902), геолог, исследователь Арктики — г. (НЗ, 1913), м. (Км, 1965), з. (Т, 1893), г. (НС, 1903).

Траизе Николай Александрович (1886–1960), офицер г/э СЛО — о-ва (СЗ, ок. 1928).

Труненкова Нина Алексеевна (1921–1982), пол. гидрограф — м. (дельта р. Лены, 1987).

Тудер Карл Иванович (1840—?), мор. офицер — м. (НЗ, 1870).

Тыртов Сергей Петрович (1839—?), мор. офицер — г. (Ч, ок. 1875).

Тягин Евстафий Алексеевич (1844–1898), офицер КФШ — о. Ближний (Тягина) (НЗ, 1889).

Уиггинс Джозеф (1832–1905), английский капитан — м, (ЗФИ, 1874), м. Виггинса (Км, 1901).

Урванцев Николай Николаевич (1893–1985), геолог, профессор — б., м. (Км, 1956).

Ушаков Георгий Алексеевич (1901–1963), исследователь Арктики — м. (ЗФИ, 1933), о. (Км, 1935), р. (СЗ, ок. 1950), коса Георгия Ушакова (о. Врангеля, 1968), м. (о. Врангеля, 1929).

Уэринг А. С., лейтенант американской экспедиции Р. Берри — м. (о. Врангеля, 1881).

Федоров Евгений Константинович (1910–1981), гидрометеоролог, академик — о-ва Евгения Федорова (Км, 1939).

Федоров Павел Ермолаевич (1879—?), воен. топограф — м. (НЗ, ок. 1930).

Фефелов Михаил Александрович (1868–1896), мор. офицер — м. (1893), о-ва (НЗ, 1896).

Фигурин Алексей Евдокимович (1793–1851), врач — банка (СЛО, 1822).

Филиппов Александр Михайлович (1871–1908), химик, гидролог- р. (НЗ, 1901), пр. (Км, ок. 1908).

Фирфаров Аркадий Гаврилович (1881–1937), механик г/э СЛО— м. (СЗ, 1914).

Фоменко Даниил Степанович (1901–1940), магнитолог — м. (НС, 1942).

Фредерихсен Виктор Владимирович (1918–1980), пол, гидрограф — о. (1980), о. (Км, 1981).

Френберг Евгений Николаевич (1889–1981), геолог, моряк — г, (НЗ, 1934), г. (мЛ, 1932).

Фураев Семен Кириллович (1685 —ок. 1750), унтер-офицер ВСЭ — м. (Км, 1964).

Фус Виктор Егорович (1840–1915), астроном — м. (1900), п-в (Км, 1961).

Халилецкий Георгий Хрисанфович (1898–1960), нач. аэросъемочных экспедиций — м. (Км, 1965), оз. (Т, 1976).

Харлов Яков Петрович (1795—?), штурман — м. (НЗ, 1833).

Хвойнов Степан (XVIII в.), землемер — м. (НС, 1822).

Хмызников Павел Константинович (1896–1943), пол. гидрограф и гидролог — Км.: м. Хмызииковский (1974), мелководье Хмызниковское (1973), пр. (1964).

Цамутали Николай Георгиевич (1868—?), капитан — о. (НЗ, 1930).

Цветков Константин Алексеевич (1874–1954), астроном, профессор — р., м. (Т, 1936).

Циволька Август Карлович (1810–1839), офицер КФШ — з. (НЗ, 1897), з. (НЗ, 1930), м. (НЗ, ок. 1934), о. (НЗ, 1934), о-ва (Км, 1901), м.(НЗ, XX в.).

Цингер Николай Яковлевич (1842–1918), геодезист и астроном, профессор — м. (СЗ, ок. 1928).

Цыганюк Михаил Иванович (1907–1987), пол. топограф и гидрограф — о. (Км. 1934), м. (Км, 1937).

Чаплин Петр Аврамович (ум. в 1765), офицер ВСЭ — м. (Ч, 1828.),

Чекановский Александр Лаврентьевич (1832–1876), ученый-геолог и палеонтолог — кряж (мЛ, 1893).

Чекин Никифор (XVIII в.), геодезист ВСЭ — з. (НЗ, 1835), м. (НЗ, 1952), м. Чекина (Щербина) (Т, 1919).

Челюскин Семен Иванович (ок. 1707–1764), штурман ВСЭ — м. (Т, 1843, о. (устье Пясины, 1740), о. (Км, 1843), п-в (Т, 1893).

Чернышев Феодосий Николаевич (1856–1914), геолог и палеонтолог, академик — лед. (ЗФИ, 1963), г., лед. (НЗ, 1913), оз. (НЗ), о. (Барм, 1902), з. (Км, 1901), о-ва (Км, 1974), п-в (НС, 1903).

Чернявский Юрий Константинович (1913–1943), пол. гидролог — м. (ЗФИ, 1963).

Черский Иван Дементьевич (1845–1892), геолог — хребет (север Якутии, 1926).

Чижов Николай Алексеевич (1800–1848), мор. офицер — м. (К, 1822).

Чиракин Яков Яковлевич (ум. в 1768), кормщик — п-в (1897), р. (НЗ, XIX в.).

Чирихин Юрий Дмитриевич (1898–1943), пол. гидрограф — пр. (Км, 1976).

Чичагов Василий Яковлевич (1726–1809), мор. офицер — о-ва (ЗФИ, ок. 1955).

Чичагов Петр (XVIII в.), геодезист — берег Петра Чичагова (Км, 1974).

Шадрин Мстислав Евгеньевич (1904–1952), пол. капитан и гидрограф — м. (Км, 1973).

Шалауров Никита Павлович (ум. в 1764), купец, исследователь Арктики — м. (НС, 1906); о. (1823), м. Шалаурова Изба (ВСм, 1823).

Шаронов Игорь Дмитриевич (1911–1967), пол. гидрограф — м. (Км, 1972).

Шведе Евгений Леопольдович (1859–1893), мор. офицер — б. (Км, 1894).

Шилейко Евгений Иванович (1866–1904), мор. офицер — о. (Км, 1901), м. (НС, 1893).

Шинков Дмитрий Васильевич (1900–1965), воен. гидрограф — б. (НЗ, 1929).

Шишмарев Глеб Семенович (1781–1835), мор. офицер — о-ва (НЗ, 1835).

Школьников Исаак Бенцианович (1912–1965), пол. гидрогрвф — пр. (Км, 1965), м. (ВСм, 1965).

Шмидт Отто Юльевич (1891–1956), нач. ГУСМП, академик — п-в (НЗ, 1930), о. (СЗ, 1930), м. Отто Шмидта (Ч, 1934).

Шокальский Юлий Михайлович (1856–1940), географ, картограф, почетный академик — лед. (НЗ, 1913), о. (Барм, 1902), о. (Км, 1926), м. (Т, 1901), пр. (СЗ, 1913). Шуберт Федор Федорович (1789–1865), начальник КФШ — з,,м.

(НЗ, 1833), м. (НЗ, XX в.), м. (Км, 1828). Щербинин Михаил (ок. 1710–1744), штурман ВСЭ — м. Щербинина (Щерберина) (Т,

1919). Ющенко Артемий Павлович (1895–1968), гидрограф-геодезист, профессор — г. (Т, 1974).

Яковкин Владимир Авенирович (р. в 1911), пол. астроном и геодезист — б. (мЛ, 1973). Яльцев Петр Никитич (1890 — ок. 1954), гидрограф — м. (ЗФИ, 1963).

Янов Алексей Владимирович (1863—?), воен. гидрограф — о-ва (Барм, 1902).

Яновский Сергей Сергеевич (1927–1965), пол. гидрограф — м. (СЗ, 1973).

Янченко Степан Алексеевич (1894–1952), пол. гидрограф — м. (ЗФИ, 1956).

Корабельные имена на карте Арктики

После названия судна указана дата его постройки, корабельные характеристики, через тире — географические объекты, названные в честь судна, в скобках их местонахождение и дата присвоения названия.

«Азимут» (1914), г/с Вд. 500 т — р. (НЗ, 20-е годы XX в.).

«Актюбинск», зверобойная шхуна — банка (Км, 1965).

«Арктик», п/м бот — б. (НЗ, 1934).

«Альбатрос», экспедиционное судно вд. 120 т — о. (ЗФИ, 1963).

«Андромеда» (1910), паровая шхуна вд. 1000 т. — б. (НЗ, 1915).

«А. Сибиряков» (1909), ледокольный пароход вд. 1383 т — б. (НЗ, 1930), пр. Сибиряковцев (Км, 1962).

«Бакан» (1857), шхуна вд. 251 т — б. (НЗ, 1889). «Бакан» (1896), посыльный транспорт вд. 885 т — рейд (НЗ, 1910).

«Беломорканал» (1936), пароход д. 4050 т — банка (мЛ, 1945).

«Белоусов» см. «Капитан Белоусов».

«Белуха», п/м шхуна Комсеверопути вд. 240 т — пр. (Км, о. Известий ЦИК, 1933), о. (Км).

«Блафьель», куттер экспедиции О. Хольтедаля вд. 50 т — б. (НЗ, 1921).

«Блоссом», 26-пушечный корабль Ф. Бичи — м. (о. Врангеля, 1881).

«Болтен», норвежский пароход — банка (Км, 1932). «Бурный», гидрографический бот — Км: о. (1961), м. (1972), пр. (1962).

«Вайгач» (1909), ледокольный пароход вд. 1290 т — подводная скала (Км, ок. 1929), м. (НС, ок. 1929), лагуна (о. Врангеля, 1928), б. Тайвай (СЗ, 1973).

«Вега» (1873), парусно-паровое судно экспедиции Норденшельда, вд. 357 т — пр. (Км, 1878), м. (Км, 1878), м. (Т, 1978).

«Вестник» (1881), крейсер вд. 1380 т — банка (Барм, 1894), г. (К, 1894), м. (К, 1894).

«Вихрь» (1958), г/с ГП ММФ вд. 810 т — пр. (ЗФИ, 1963).

«В. Русанов» (1908), ледокольный пароход, вд. 2800 т — банка (мЛ, 1934), р. Русановская (о. Свердрупа, 1974).

«Волна» (1958), г/с ГП ММФ вд. 810 т — банка (Км, 1965).

«Всадник» (1860), винтовой клипер вд. 1069 т. — б. (Берм,

1881).

«Гайдамак» (1860), винтовой клипер вд. 1094 т — м. (Берм, 1876).

«Ганза», парусное судно германской экспедиции в/в 143 рег. т — м. (ЗФИ, 1874).

«Геральд», парусное г/с Г. Келлета — о. (Чм, 1849).

«Геркулес» (1908), п/м куттер экспедиции В. Русанова вд. 63 т — о. (Км, 1935).

«Германия» (1869), пароход германской экспедиции вд. 143 т — м. (ЗФИ, 1874).

«Гидросевер», гидрографический бот — пр. (ЗФИ, 1963), пр. (К«, 1962).

«Г. Седов» (1909), ордена Ленина ледокольный пароход вд. 3056 т — архипелаг (Км, 1937).

«Дежнев» (1938), ледокольный пароход вд. 7330 т — з. (ЗФИ, 1955), о-ва (Км, 1939), банка (мЛ, 1947).

«Добрыня Никитич» (1916), ледокол мощностью 4400 л. с. — о. (Км, 1939).

«Енисей» (1832), парусная шхуна В. А. Кротова — з. (НЗ, 1835).

«Ермак» (1898), ледокол мощностью 9000 л. с. — лед. (ЗФИ, 1963), пр. (ЗФИ, 1960), б. (НЗ, 1901), банка (Барм, 1953), банка (Км, 1934), о. (Км, 1901), б. (мЛ, 1941).

«Жаннетта» (1874), паровая шхуна Д. Де-Лонга вд. 420 т — о. (ВСм, 1881).

«Жемчуг» (1862), винтовой клипер вд. 1586 т — о. (НЗ, 1870).

«Заря» (1873), парусно-паровая шхуна РПЭ вд. 1082 т — п-в, пр. (Км, 1901), проход (Км, 1965), б. (Км, 1967), г. (Т, 1947), г., м. (мЛ, 1901), о. (мЛ, 1919), пр. (НС, 1902).

«Зверобой», п/м шхуна Комсеверопути вд. 800 т — банка (Барм, 1929), о-ва (Км, 1933).

«Игарец», буксир вд. 132 т — оз. (Т, 1973).

«Иней» (1909), г/с (с. 1932 г. — «Циркуль») вд. 455 т — пр. (Км, 1934).

«Иоа» (1872), п/м яхта Р. Амундсена вд. 47 т — м. (мЛ, 1919). «Канопус», буксир — оз. (Т. 1973).

«Капитан Белоусов» (1954), ледокол мощностью 10500 л. с, — банка Белоусов (Км, 1973).

«Карлук», судно В. Стефансона — м. (Км, 1939).

«Красин» (1917), ледокол мощностью 10 000 л. е.—м. (ЗФИ, ок. 1955), стан Красиво (НЗ, 1925), о. (Км, 1939), з. (Чм, 1934).

«Куйбышев» (1929), пароход д. 3518 т — м. (Км, 1935).

«Лаг» (1952), г/с ГП ММФ в/в 248 рег. т — оз. (Т, 1973).

«Лама» (1946), г/с ГУ ГУСМП вд. 302 т — м. (Км, 1973).

«Лейтенант Скуратов» (1893), парусная баржа вд. 500 т — п-в (Км, ок. 1920), м.„пр. Скуратова (Км, 1962).

«Лена» (1875), пароход вд. 65 т — пр. (Км, 1878), м. (Т, 1937), рейд Парохода «Лена» (мЛ, 1903).

«Лена», бот типа «Кавасаки» экспедиции Ландина— о. (Чм, 1931).

«Ленин» (1917), ледокол мощностью 7000 л. с. (с 1958 г. — «Влади, мир Ильич») — пр., о. (Км, 1937).

«Литке» см. «Ф. Литке».

«Ломоносов» (1867), паровая шхуна (см. также «Эклипс») вд. 440 т — б. (Км, 1940), м. Шхуны «Ломоносов» (НЗ, 1936).

«Малыгин» (1912), ледокольный пароход вд. 3000 т — банка (Км, 1937), б. Малыгинцев (НС, 1942), м. Малыгина (Федоровского) (Берм, ок. 1940).

«Маниха» (1910), г/с (ранее — «Анна», позже «Неупокоев», «Хронометр») вд. 550 т — б. (Км, 1925).

«Межлаук» (1935), пароход (позже «Андреев») д. 1697 т — банка (Км, 1973).

«Мечта» (1899), яхта А. А. Борисова вд. 40 т — м. (НЗ, 1900, 1973),

«Мод» (1917), паровая шхуна экспедиции Р. Амундсена — б. (Т, 1941).

«Моряна» (1955), г/с в/в 354 рег. т — б. (Км, 1972).

«Москва» (1960), ледокол мощностью 26000 л. е. — пр. (Км, 1961).

«Моссовет» (1937), лесовоз вд. 2980 т — б. (мЛ, 1973).

«Мурман» (1898), г/с (ранее «Андрей Первозванный») ГГУ вд. 500 т — банка (Барм, 1925).

«Мурман» (1937), г/с ГУ ВМС вд. 3700 т — з. (НЗ, 1958).

«Мурманец» (1929), г/с ГУ ГУСМП в/в 143 рег. т — банка, пр. (НЗ, 1936), пр. (ЗФИ, ок. 1955), пр. (мЛ, 1941), м. (мЛ, 1940).

«Наварин» (1967), дизель-электроход д. 9410 т — о. (Км, 1968).

«Наездник» (1879), крейсер II ранга вд. 1449 т — рейд (НЗ, 1896),

«Нерпа» (1930), г/с ГУ ГУСМП вд. 380 т — о. (ЗФИ, ок. 1955).

«Нивелир» (1953), г/с ГУ ВМС вд. 1366 т-б. (НЗ, 1958).

«Новик» (1901), крейсер II ранга вд. 3080 т — о. (СЗ, 1962).

«Норд» (1938), г/с ГУ ГУСМП вд. 250 т — банка, б., о. (К.М, 1939), б. (мЛ, 1941), оз. (Т).

«Оби-Почтальон» (1736), парусный бот ВСЭ — пр. (Км, 1964).

«Октябрь» (1895), ледокол (ранее «Штадт Ревель») мощностью 1600 л. е.—о. (Км, 1939).

«Опыт», п/м бот — м. (Т, 1973).

«Пахтусов» (1898), г/с г/э СЛО, вд. 1545 т — б. Парохода «Пахтусов» (Бармин, 1902).

«Персей» (1922), экспедиционное судно вд. 550 т — банка (Бармин, 1927), мелководье (Бармин), з. (ЗФИ, ок. 1955).

«Петровский» (1921), пароход д. 6815 т — банка (Км, 1943).

«Петр Пахтусов» (1966), гидрографический ледокол мощностью 5400 л. е. — банка Пахтусов (Км, 1973), отмель Пахтусов (Км, 1975).

«Пингвин», гидрографический бот — м. (Км, 1960).

«Пионер» (приобретен в 1927), п/м бот. вд. 50 т — скала (НЗ, 1936), б. (мЛ, 1934, 1976), пр. (мЛ, 1933), б. (ВСм, 1932).

«Пловер», парусное г/с английского капитана Мура — гавань, селение (Берм, XIX в.).

«Полезный», г/с (позже «Припай», «Широта», «Компас») вд. 185 т — банка (Км, 1921).

«Политотделец» (1936), г/с ГУ ГУСМП вд. 441 т — б. (НЗ, 1941).

«Полярник» (1939), г/с ГУ ГУСМП вд. 350 т — б., п-в (Км, 1940).

«Порхов» (1967), лесовоз д. 6459 т — банка (Км, 1973).

«Правда» (1926), пароход д. 3470 т — б. (мЛ, 1934).

«Превен», судно экспедиции Норденшельда вд. 43 т — пр. (Км, 1875).

«Роджерс», американский барк вд. 420 т — б. (о. Врангеля, 1881).

«Русанов» см. «В. Русанов».

«Руслан», буксирный пароход ЭПРОНа — пр. (ЗФИ, ок. 1955).

«Садко» (1913), ледокольный пароход вд. 3800 т — пр. (ЗФИ, ок. 1955), оз. (ЗФИ, 1963), банка, о. (Км, 1939), банка (Км, 1941), м. (НС, 1937).

«Сакко» (1927), пароход д. 3470 т. —м. (Км, 1934).

«Самоед» (1895), винтовой транспорт вд. 983 т — б. (НЗ, 1896).

«Св. Анна» (1867), паровая шхуна экспедиции Г. Л. Брусилова вд. 231 т — желоб (Км, XX в.).

«Св. мученик Фока» (1870), паровой барк экспедиции Г. Я. Седо-ра вд. 273 т — б. Фоки (НЗ, 1913), б. Фока (ЗФИ, 1963), м. Фоки (Км, 1939).

«Север», енисейский пароход — б„о. (Км, 1919).

«Седов» см. «Г. Седов».

«Сенявин» (1826) шлюп экспедиции Ф. Литке вд. 300 т — пр. (Берм, 1828).

«Сибиряков» см. «А. Сибиряков».

«Силач» (1910), ледокол мощностью 1300 л. с. — о. (Км,

1939).

«Сирена» (1954), г/с ГУ ВМС вд. 1852 т — б. (НЗ, 1958).

«Спартак» (1909), пароход д. 2820 т — б. (Т, 1937).

«Ставрополь» (1907), пароход д. 1900 т — м. (о. Врангеля, 1968).

«Створ» (1958), г/о ГП ММФ вд. 810 т — пр. (Км, 1959), банка (Км, 1973).

«Стерегущий» (1903), миноносец вд. 240 т — о. (СЗ, 1962).

«Стрелок» (1879), винтовой клипер вд. 1334 т — б. (Берм, 1881).

«Таймыр» (1909), ледокольный пароход вд. 1292 т — банка (НЗ, ок. 1929), банка (Км, 1943), м. (СЗ, ок. 1937), б. Тайвай (СЗ, 1973).

«Тегетхоф» (1872), паровая шхуна австрийской экспедиции вд. 220 т — м. (ЗФИ, 1873).

«Темп» (1931), п/м шхуна вд. 178 т — б. (НС, 1936).

«Терра-Нова», вспомогательное судно американской экспедиции А. Фиала — м. (ЗФИ, 1905).

«Томас Корвин», таможенный пароход — м. Корвин (о. Врангеля, 1881).

«Торос» (1936), г/с ГУ ГУСМП вд. 411 т — пр. (Км, 1937).

«Трувор» (1896), ледокол мощностью 1900 л. е.—о. (Км, 1939).

«Уиндуорд», паровая шхуна экспедиции Ф. Джексона в/в 245 рег. т — о. (ЗФИ, 1899).

«Фарватер» (1958), г/с ГП ММФ вд. 810 т — банка (Км, 1962).

«Ф. Литке» (1909), ледорез вд. 3400 т — м. (о. Врангеля, 1930).

«Фока» см «Св. мученик Фока».

«Фрам» (1892), паровое судно экспедиции Ф. Нансена вд. 800 т — пр. (ЗФИ, ок. 1955), пр. (Км, 1900), о. (мЛ, 1919).

«Хеймен», норвежская шхуна — б. (Км, ок. 1921).

«Хронометр» (1910), г/с (ранее «Анна», «Маниха», «Неупокоев»), вд. 550 т — м. (НЗ, 1958).

«Циркуль» (1908), г/с (до 1932 г. «Иней»), вд. 325 т — о. (Км, 1934).

«Чкалов», пароход — м. (Км, ок. 1942).

«Щелья» (1967), карбас Д. А. Буторина, вд. ок. 1 т — м. (Км, 1973).

«Эйра», паровая яхта английской экспедиции Б. Ли-Смита вд. 360 т — пр. (ЗФИ, 1880).

«Юкагир» (1938), танкер д. 1820 т — банка (Км, 1972).

«Яна» (1939), г/с ГУ ГУСМП (бывший «Мкшв») вд. 2000 т — пр. (ЗФИ, 1963).

ИЛЛЮСТРАЦИИ

Памятник первооткрывателям Таймыра на Хатанге

Современный вид мыса Челюскин

П. Ф. Анжу

Генерал-гидрограф Г. А. Сарычев

Гидрографическое судно «Степан Малыгин»

Первый маяк на острове Муостах. 1936 г.

Современный маяк на острове Муостах

Маяк Мудьюгский. Фото 1913 г.

Орловско-Терский маяк и дом метеостанции. Фото 1926 г.

Плавучий Северо-Двинский маяк. 1898 г.

Клипер «Крейсер». 1892 г.

Лейтенант Н. Н. Коломейцев спасает штаб эскадры в Цусимском бою. С акварели Брандта. На врезке Н. Н. Коломейцев

Сборка самолета «Фарман» в бухте Провидения. 1914 г.

П. Я. Напалков

А. И. Осипов

Яхта «Заря» в Александровске. 1900 г.

Участники Янской экспедиции. Впереди слева П. Хмызников

Шхуна «Белуха»

Работники Комсеверопути слева направо: Б. В. Лавров, А. Н. Микешин, П. В. Орловский. 1931 г.

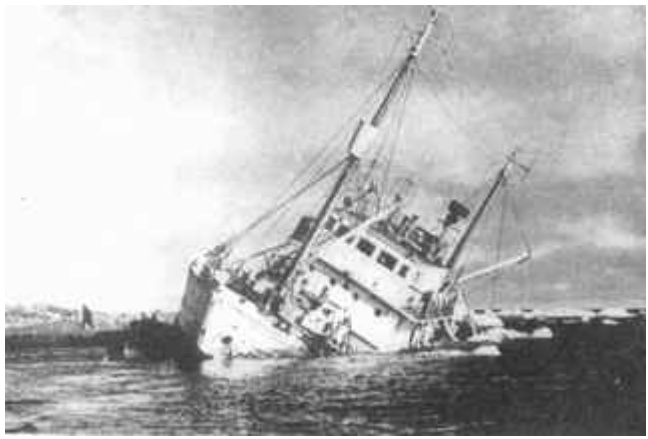
На съемке А. Денисов, Г. А. Войцеховский, Е. Н. Фрейберг

Профессор А. П. Белобров

Профессор Г. С. Максимов

Капитан В. Н. Богданков А. А. Кухарский

А. И. Киреев



Место гибели гидрографического судна «Иней»

Старейшие полярные гидрографы. Слева направо нижний ряд: Б. П. Громович, Г. С. Михеев, А. К. Жилинский, Т. И. Спевак, В. И. Воробьев, Н. В. Сукачева, В. И. Сухоцкий, Б. И. Лейкин; верхний ряд: Ю. С. Сырокомский, А. А. Князев, Г. М. Овсищер, К. В. Бураковский, И. И. Чевыкалов, А. А. Браун, К- И. Малышев, А. А. Остроумов

В. Я. Калин

Гидрографическое судно «Норд»

В. В. Фредерихсен Н. А. Труненкова

Выгрузка на берег

С. В. Попов на ледовом промере в заливе Неелова. 1956 г.

С. Попов и Л. Москвин на гидрографическом судне «Вихрь» Карское море. 1954 г.

Гидрографы Тиксинской гидробазы. Слева направо: Ю. П. Бородин, Ю. И. Беляев, В. Л. Ондзуль, Г. Л. Рубцов, Г. С. Можаровский. 1956 г.

notes

Примечания

1

Тушин Ю. П. Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XVII век). М., 1978. С. 159.

2

Бадигин К. С. По студеным морям. М., 1956. С. 292.

3

Гемп К. П. Выдающийся памятник истории поморского мореплавания XVIII столетия. Л., 1980. С. 6.

Ламанский В. И. Старинная русская картография // Вестник Русского географического общества, 1859. Ч. 27. С. 17.

5

Ле Руа П.-Л. Приключения четырех российских матросов к острову Шпицбергену бурею принесенных. М., 1975. С. 41.

6

Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф. Мангазея. Мангазейский морской ход. Л., 1980. Ч. 1. С. 126.

Бадигин К. С. По студеным морям. С. 212.

Визе В. Ю. Русские полярные мореходы XVII–XIX вв. М.; Л., 1948. С. 4–6.

9

Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века // История открытия и освоения Северного морского пути. М., 1956. Т. 1. С. 170–171.

Белов М. И. Подвиг Семена Дежнева. М., 1973. С. 64.

11

Рыбаков Б. А. Русские карты Московии. М., 1974. С. 108.

12

Там же. С. 111.

13

Цит. по кн.: Зубов И. Я. Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов. М., 1954. С. 53.

Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели… С. 51.

15

Полное собрание законов Российской империи. Т. 6. № 3266.

16

Магидович И. П., Магидович В. И. Очерки по истории географических открытий. М., 1984. Т. 3. С. 83.

17

Ефимов А. В. Из истории Великих русских географических открытий. М., 1971. С. 200, 202.

18

Бахтин В. Русские труженики моря. СПб., 1890. С. 57.

Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели… С. 89.

Островский Б. Г. Беринг. Л., 1939. С. 141.

21

Северная экспедиция // Записки Гидрографического департамента. СПб., 1851. Ч. 9. С. 191–192.

Богданов К. Л. Морская картография. ГУ ВМС, 1954, Ч. 1, С. 47.

23

Кук Дж. Третье плавание капитана Джемса Кука. М., 1971. С. 377.

Нейман К. К. Плавание по Восточному океану // Известия Сибирского отделения имп. Рус. географ, об-ва, 1877. Т. 8. № 1–2. С. 43.

25

Там же. С. 87.

26

Забелин Игорь. Встречи, которых не было, М., 1966. С. 221.

Кушнарев Е. Г. В поисках пролива. Л., 1976. С. 18.

28

Сопоцко А. А. История плавания В. Беринга на боте «Св. Гавриил» в Северный Ледовитый океан. М, 1983. С. 7.

Алексеев А. И. Гавриил Андреевич Сарычев. М., 1966. С. 25.

Ломоносов М. В. Сочинения: В 8 т. СПб., 1901, Т. 4. С. 161.

31

Куваев О. Сей неистовый человек // Вокруг света. 1969. № 12. С. 45.

32

Врангель Ф. П. Путешествие по северным берегам Сибири и Ледовитому морю. 1820–1824. М., 1948. С. 304.

33

Там же. С. 314–315.

34

ЦГАВМФ. ф. 913, оп. 1, д. 1, л. 277–278.

Берг Л. С. Избранные труды. М., 1956. Т. 1. С. 44.

Белов М. И. Арктическое мореплавание… С. 423.

Алексеев А. И. Гавриил Андреевич Сарычев. С. 86.

Алексеев А. И. Гавриил Андреевич Сарычев. С. 157.

39

Алексеев А. И. Гавриил Андреевич Сарычев. С. 122–123.

Там же. С. 162.

Марков, Сергей. Земной круг. М., 1976. С. 320.

Богданов К. А. Морская картография. С. 41.

43

Краткий исторический очерк гидрографии русских морей. СПб., 1896. Ч. 1. С. 65.

Алексеев А. И. Федор Петрович Литке. М., 1970. С. 257–258.

45

Там же. С. 269.

46

ЦГАВМФ, ф. 215, оп. 1, д. 785, л. 59–60.

Белов М. И. Арктическое мореплавание… С. 492.

48

ЦГАВМФ, ф. 1166, оп. 1, д. 5, л. 154.

Пасецкий В. М. Арктические плавания россиян. М., 1974. С. 148–149.

Пасецкий В. М. Очарованный надеждой. Л., 1970. С. 20.

Пасецкий В. М. Арктические плавания россиян. С. 172.

Словарь русского языка XI–XVII вв. М., 1962. Вып. 9. С. 50.

53

Записки Гидрографического департамента. СПб., 1849. Ч. 7. С. 179.

Норденшельд А. Е. Плавание на «Веге». Л., 1936. С. 10.

Башмаков П. И. Исторический очерк маячной и лоцмейстерской службы на северных морях. Рукопись, хранящаяся в ГП ММФ. С. 242.

Николаева А. Г., Хромцова М. С. Ледовыми трассами. Л., 1980. С. II.

57

Отчет директора Гидрографического департамента за 1879 год. СПб., 1880. С. 50.

Башмаков П. И. Маячное дело и его историческое развитие. Л., 1925. С. 203.

Башмаков П. И. Маячное дело… С. 209. 3 Заказ 3480.

ЦГАВМФ, ф. 402, оп. 2, д. 3336, л. 77.

61

ЦГАВМФ, ф. 402, оп. 2, д. 3263, л. 19.

Де-Ливрон А. Отрывки воспоминаний о плавании на клипере «Стрелок» в 1880—82 гг. // Морской сборник. 1913. № 11. С. 18.

Де-Ливрон А. Д. Крейсерство клипера «Стрелок» у северовосточных берегов Сибири // Морской сборник. 1882. № 1. С. 21.

Морской сборник. 1888. № 1. С. 30.

Морской сборник. 1888. № 1. С. 30.

Морозов С: Русские путешественники-фотографы. М., 1953. С. 162.

Жданко М. Е. Очерк гидрографических работ, исполненных в Ледовитом океане летом 1894 года // Известия имп. Рус. геогр. об-ва, 1895. Т. 21. С. 117.

Бухтеев А. М. О гидрографических работах транспорта «Самоед» на Новой Земле // Известия ими. Рус. геогр. об-ва, 1897. Т. 33. С. 364.

69

Материалы по исследованию Новой Земли. СПб., 1911. Вып. 2. С. 184.

Русанов В. А. Обзор деятельности Новоземельской экспедиции 1909 года // Владимир Александрович Русанов: Статьи, лекции, письма. М.; Л., 1945. С. 114.

Русанов В. А. К топографии Новой Земли // Там же. С. 217.

Новиков-Прибой А. С. Цусима. Калининград, 1980. Кн. 2. С. 494–495.

Вилькицкий А. И. Предварительный отчет о работах гидрографической экспедиции в 1894 году в реке Енисей и Ледовитом океане // Известия имп. Рус. геогр. об-ва, 1895. Т. 31. С. 148.

Бухтеев А. М. Очерк последовательного хода и современного состояния описи русских морей // Записки по гидрографии. СПб., 1909. Вып. 30. С. 112.

Северная морская экспедиция Министерства путей сообщения на реку Енисей в 1905 г. СПб., 1906. С. 92–93.

Блинов С. П. и Мессер П. В. Столетие гидрографического управления I/ Записки по гидрографии, 1927. Т. 53. С. 46.

Седов Г. Я. Путешествие в Колыму в 1909 г. // Записки по гидрографии. 1917. Т. 41. Вып. 2–3. С 215

Северная морская экспедиция… С. 22.

Старокадомский Л. М. Пять плавании в Северном Ледовитом океане. М., 1959. С. 115.

80

Неопубликованные воспоминания Н. И. Евгенова, хранящиеся в его семейном архиве.

81

ЦГАВМФ, ф. 404, оп. I, д. 7784, л. б.

Свердруп Х. У. Плавание на судне «Мод» в водах морей Лаптевых и Восточно-Сибирского // Материалы комиссии по изучению ЯАССР, Л, 1930, Вып. 30.

Матусевич Н. Н., Соколов А. В. Новая Земля. Вологда, 1927, С. 79.

Пинегин Н. В. Над Новой Землей // Летопись Севера. М., 1957. Т. 2. С. 64.

Ющенко А. П. Гидрографические работы РККФ // Записки по гидрографии. 1938. № 1. С. 35.

Новиков-Прибой А. С. Цусима. Калининград, 1980. Кн. 2. С. 72.

Сергеевский Б. А. Гидрографические исследования юго-восточной части Карского моря. Л., 1936. С. 117.

ЦГАОР, ф. 374, он. 128, д. 35, 1923 г., л. 286.

89

Цит. по кн.: Шенталинский, Виталий. Ледовый капитан. Магадан, 1980. С. 117–118.

Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели… С. 333.

Пользуясь случаем, выражаю благодарность И. Н. Евгеновой, предоставившей в мое распоряжение этот дневник.

Евгенов Н. И. Плавание шхуны «Полярная Звезда» из устья Колымы в устье реки Лены // Водный транспорт. 1927, № 4. С. 141.

Белов М. И. Советское арктическое мореплавание. Истории открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1959. Т. 8. С. 264.

ЦА ММФ, ф. Комсеверопути, оп. 1, д. 335, л. 64.

95

Рукопись воспоминании Л. К. Шар-Баронова находится в домашнем архиве автора.

Сендик И. Описание плавания м/с «Белуха» в 1931 г. // Записки по гидрографии, 1932. Вып. 6. С. 76.

Цитируется по фотокопии, любезно предоставленной женой геодезиста Н. В. Войцеховской.

Визе В. Ю. На «Сибирякове» и «Литке» через ледовые моря. М.; Л., 1946. С. 124–125.

Михайлов В. Истоки // Маяк Арктики. 1980. № 8.

От устья Лены в Хатангский залив. Л., 1936. С. 3.

101

Стенографический отчет заседания ГУ ГУСМП. Фонды ГП ММФ, УП-132, л. 92.

102

Стенографический отчет заседания ГУ ГУСМП. Фонды ГП ММФ, УП-126, л. 237.

Белобров А. П. Гидрография моря. М., 1964. С. 20.

104

ЦГАВМФ, ф. 404, оп. 1, д. 213, л. 2–3.

105

Максимов Г. С. Русские гидрографы. Рукопись, 1950. С. 235. Хранится в библиотеке ГП ММФ.

106

ЦА ММФ, ф. Главсевморпути, оп. 1989, д. 3, л. 190. 5 Заказ 3480.

107

Морской флот. 1975. № 10. С. 24.

108

Краткая характеристика научно-исследовательской деятельности гидрографа И. А. Киреева за время работы в ГУ ГУСМП (1934–1940). Рукопись предоставлена В. С. Киреевой.

109

Воспоминания В. И. Воробьева хранятся в архиве автора.

Алексеев Н. Н. Зимовка на «Торосе», Л., 1939. С. 165.

111

Алексеев Н. Н. Зимовка гидрографического отряда на г/с «Торос» в архипелаге Норденшельда в 1936/37 году Ц Северный морской путь. Л., 1938. Т. 9. С. 105–106.

Николаева А. Г., Хромцова М. С. Ледовыми трассами. С. 109.

113

Долотов И. И. Под знаменем Ленина // Героическая оборона, Изд. 4-е. Беларусь, 1971. С. 232.

Попов С. В. Берега мужества. Красноярск, 1982, С. 150.

115

Воспоминания П. И. Котцова переданы им автору и хранятся в его домашнем архиве.

Жилинский А. К. Гидрография морского флота на службе мореплавания // Морской флот. 1973. № 8. С. 14.

117

Каневский З. М. Это было в полярных широтах. М., 1985. С. 126–127.